

3. Los métodos aplicados y los resultados obtenidos en el campo de la asistencia preventiva y curativa a la población.
4. Los métodos aplicados y los resultados obtenidos en el campo de la sanidad pública (higiene comunitaria, laboral, en centros de enseñanza y en los productos alimenticios) y de la epidemiología.
5. Los resultados más importantes en el campo de la investigación médica.
6. Los métodos aplicados y los resultados obtenidos en el campo de la recogida y tratamiento de información.
7. Los métodos aplicados y los resultados obtenidos en el campo de la educación sanitaria de la población.

## ARTÍCULO 2

Las partes Contratantes apoyarán y facilitarán:

1. La cooperación entre sus Facultades de Medicina, Institutos de Investigación Científica, Instituciones de Sanidad Pública y Asociaciones Médicas.
2. El establecimiento de grupos de trabajo integrados por científicos y especialistas con objeto de desarrollar la investigación conjunta sobre particulares problemas sanitarios que afecten a ambos países.
3. La Formación Profesional y de postgrado de ciudadanos de la otra Parte en Instituciones Educativas y Científicas del más alto nivel.
4. La participación de sus especialistas en congresos y reuniones científicas organizadas por la otra Parte.

## ARTÍCULO 3

Con objeto de intercambiar experiencias, las Partes Contratantes se enviarán recíprocamente, por el período de tiempo que se determine en los Planes de Cooperación a que se refiere el artículo 4, científicos, investigadores, médicos, farmacéuticos, profesores universitarios, profesores de escuelas especializadas de enseñanza sanitaria y cualquier otro personal sanitario.

## ARTÍCULO 4

1. Las Partes Contratantes confían la ejecución del presente Acuerdo al Ministerio de Sanidad y Consumo de España y al Ministerio de Asuntos Sociales y de Sanidad de la República Popular de Hungría. Con vistas a dicha ejecución, los Ministerios antes citados convendrán Planes de Cooperación en los que se contendrán las condiciones financieras.
2. Los representantes del Ministerio de Sanidad y Consumo de España y del Ministerio de Asuntos Sociales y de Sanidad de la República Popular de Hungría celebrarán reuniones conjuntas con el fin de elaborar los Planes de Cooperación y supervisar la ejecución del presente Acuerdo. Las reuniones se celebrarán alternativamente en el territorio del Reino de España y en el de la República Popular de Hungría.
3. Además de las reuniones ordinarias señaladas en el apartado anterior, podrán celebrarse asimismo reuniones extraordinarias en los casos que lo justifiquen.

## ARTÍCULO 5

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última Nota Diplomática que ambas Partes se intercambien comunicándose el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales y tendrá una vigencia de cinco años, quedando prorrogado por períodos sucesivos de cinco años, a no ser que una de las Partes Contratantes notifique a la otra su voluntad en contrario al menos con seis meses de antelación a la expiración del período en curso.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios firman y sellan el presente Acuerdo.

Hecho en Madrid el 16 de noviembre de 1988, en dos originales en lenguas española y húngara, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE ESPAÑA,  
I. F. Arias,  
Subsecretario de Asuntos Exteriores

POR LA REPUBLICA POPULAR  
DE HUNGRÍA,  
László Kovács,  
Viceministro de Asuntos Exteriores

El presente Acuerdo entró en vigor el 15 de febrero de 1990, fecha de la última de las notificaciones cruzadas entre las Partes, comunicándose recíprocamente el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales, según se establece en su artículo 5.

Lo que se hace para conocimiento general.  
Madrid, 27 de septiembre de 1990.—El Secretario general Técnico.  
Javier Jiménez-Ugarte Hernández.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

**24441** ORDEN de 5 de octubre de 1990 por la que se establece el precio de venta al público de la gasolina sin plomo en Ceuta y Melilla.

La próxima distribución de gasolina sin plomo en Ceuta y Melilla hace preciso fijar un precio de venta al público para este producto, considerando los niveles de precios vigentes para las gasolinas y gasóleos de automoción establecidos en la Orden de 1 de agosto de 1986.

Asimismo, por razones medioambientales de armonía con la estructura de precios en otros territorios del Estado, es conveniente incentivar el consumo de la gasolina sin plomo mediante un precio de venta que favorezca su consumo frente al de otras gasolinas.

En su virtud, vistos los estudios realizados por este Ministerio, previo informe de la Junta Superior de Precios y acuerdo del Consejo de Ministros, ha tenido a bien disponer:

Primero.—A partir de las cero horas del día siguiente a la publicación de esta Orden en el «Boletín Oficial del Estado», el precio de venta al público en Ceuta y Melilla de la gasolina de 95 I.O. sin plomo será de 60 pesetas/litro.

Segundo.—El precio establecido contempla la imputación total de la fiscalidad aplicable a Ceuta y Melilla.

Tercero.—En tanto permanezca en vigor el precio que se aprueba por la presente Orden, así como los no notificados por la misma, la compañía suministradora vendrá obligada a presentar trimestralmente, ante la Dirección General de la Energía, el detalle justificativo de los ingresos obtenidos de la venta de productos petrolíferos, una vez deducidos la fiscalidad y los correspondientes márgenes de mayoristas y minoristas. Dichos ingresos deben mantenerse equilibrados con respecto a los que se obtendrían aplicando a las toneladas vendidas en Ceuta y Melilla los precios de compra a las refineras en el área del Monopolio.

A efectos de estos cálculos no serán computables las toneladas vendidas de aquellos productos cuyos precios hayan sido liberalizados.

Cuarto.—Por los Organismos competentes se adoptarán las medidas complementarias que requiera la publicación de la presente Orden.

Madrid, 5 de octubre de 1990.

ARANZADI MARTINEZ

Ilma. Sra. Directora general de la Energía.

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

**24442** REAL DECRETO 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, de 30 de julio de 1987 (LOTT), implicó una profundísima transformación en cuanto a la filosofía y los principios de ordenación del transporte terrestre anteriormente vigentes, lo cual significa que las soluciones concretas a los distintos problemas de transporte terrestre que con anterioridad a la citada Ley se contenían a nivel reglamentario deban sufrir asimismo cambios muy importantes. A tal fin, en el presente Reglamento se lleva a cabo la concreción de los principios y reglas contenidas en la LOTT, realizándose una masiva derogación (que afecta a 182 Decretos y a 576 Ordenes) de las anteriores normas reglamentarias.

En la redacción del Reglamento no se ha seguido de forma absolutamente fiel la estructura formal de la Ley desarrollada; ello se debe, fundamentalmente, a tres razones: A que existen preceptos legales susceptibles de consideración individualizada que no resultaba necesario desarrollar y que, por tanto, no se incluyen en el Reglamento; a que se ha estimado conveniente en ocasiones agrupar cuestiones que, si bien se

trataban en la Ley separadamente, deben tener una regulación reglamentaria homogénea, y, por último, a que el desarrollo que el Reglamento hace de determinados temas reclama, en ocasiones, una estructuración diferente.

Se ha pretendido que el Reglamento tenga, sin perjuicio de su carácter ejecutivo de la Ley, una sustantividad propia, realizando el tratamiento de las distintas cuestiones de forma completa y comprensible por sí misma; por ello, si bien no se repiten, según se ha dicho, preceptos de la Ley que no era preciso desarrollar y que no eran necesarios para la adecuada comprensión de los temas tratados, sí se incluyen preceptos tomados de la Ley que resultan necesarios para dar una visión global de las materias reguladas.

El título I del Reglamento comienza por la determinación de las reglas correspondientes a la aplicabilidad del mismo, estableciéndose al efecto que dicha aplicabilidad será en todo caso directa cuando se trate de transportes de competencia estatal, aunque las funciones ejecutivas sobre las mismas hayan sido delegadas a las Comunidades Autónomas. Es de advertir que las regulaciones que se contienen a lo largo del articulado han de entenderse referidas primariamente a transportes de competencia estatal, por lo que, salvo en algún caso excepcional, justificado por razones concretas, las referencias orgánicas se realizan a órganos de la Administración del Estado, sin perjuicio de la aplicación, en principio supletoria, pero en algunos casos —como, por ejemplo, en los relativos a la legislación mercantil o las condiciones de obtención de títulos profesionales o a cuestiones que hayan de considerarse como materias básicas reservadas constitucionalmente a la competencia estatal (tales como la configuración básica del régimen concesional)— directa, a los transportes sobre los que ostenten competencia las Comunidades Autónomas; todo ello de acuerdo con el propósito expresado en el preámbulo de la LOTT de constituir, en cuanto ello resulte posible, un marco normativo homogéneo para el sistema común de transporte terrestre.

Lógicamente, en su aplicación a estos transportes de competencia autonómica (o local), las disposiciones del Reglamento han de interpretarse, en todo cuanto al ejercicio de las competencias administrativas se refiere, alusivas a los órganos que ejerzan las mismas en el ámbito que les es propio.

Se contienen asimismo en el título I, relativo a las disposiciones comunes a los distintos modos de transportes, preceptos referidos al cumplimiento del contrato de transportes, incluyéndose dentro de los mismos reglas sobre limitación de responsabilidad, carga y descarga, seguros, contratos-tipo y Juntas Arbitrales, atribuyéndose a estas últimas no sólo funciones de arbitraje, para las cuales se regula un procedimiento sumario, sino otras referentes a la información sobre condiciones de cumplimiento de los contratos y depósito, subasta y peritación de las mercancías. Se trata en estos preceptos, fundamentalmente, de, respetando las normas del Código de Comercio, establecer las reglas complementarias necesarias para la solución de los problemas propios del contrato de transportes en la época actual.

Se regula igualmente en este título la inspección del transporte terrestre, estableciendo las reglas organizativas y de actuación que posibiliten la eficacia de la misma en su labor de garantizar el respeto a la normativa reguladora del transporte. Dentro de dichas reglas merecen destacarse las relativas a la obligación de colaborar con la inspección, a las facultades de sus miembros y a la colaboración específica con la misma de un número determinado de Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

También se incluyen en el título I las reglas sobre la tramitación, aprobación y efectos de los planes de transporte, dando en ellas una importante participación a las Comunidades Autónomas; las relativas al transporte realizado sucesivamente por varias Empresas distintas; las que se refieren al régimen tarifario de los distintos tipos de transporte y actividades auxiliares y complementarias de éste; las que tratan de la participación de las asociaciones de cargadores y usuarios en las funciones administrativas, y las relativas al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, cuya composición se estructura mediante la participación en el mismo de representantes de los cargadores, de los transportistas y de los demás sectores afectados.

En el título II, en el cual se contienen las disposiciones comunes a los distintos tipos de transporte por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de éste, se incluyen, en primer lugar, las reglas sobre las condiciones previas de carácter personal para el ejercicio de las actividades de transporte, entre las que son de destacar las relativas a la capacitación profesional, la honorabilidad y la capacidad económica, habiéndose realizado una regulación de las mismas que recoge las últimas prescripciones de la Comunidad Económica Europea sobre la materia.

En la regulación general que se lleva a cabo de los títulos administrativos habilitantes (autorizaciones y concesiones) para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de éste, se prevén las excepciones a la regla general de disponer de los mismos, las cuales están fundamentalmente referidas al transporte realizado en vehículos de pequeña capacidad.

Se realiza, también en este título, una definición de los distintos tipos de vehículos utilizados para el transporte y se establecen reglas relativas

al Registro General de Transportistas, a las fianzas y a la obligatoriedad de realizar el transporte con medios propios, previniéndose, no obstante, la posibilidad de utilizar la colaboración de otros transportistas con determinadas condiciones y limitaciones.

La regulación que se realiza de Cooperativas y Sociedades de comercialización va dirigida a facilitar el establecimiento de las mismas como instrumento efectivo para paliar los problemas de comercialización que fundamentalmente las pequeñas y medianas Empresas tienen, al mismo tiempo que a través de determinadas exigencias se posibilita un funcionamiento adecuado de las mismas.

Por último, se regula en el título II la colaboración de las asociaciones de transportistas con la Administración, estableciendo las reglas de organización y funcionamiento del Comité Nacional del Transporte por Carretera, integrado por las asociaciones de transportistas por carretera y de actividades auxiliares y complementarias del mismo en función de su respectiva representatividad, de acuerdo con las reglas que el Reglamento concreta.

En el título III, relativo a los transportes regulares de viajeros por carretera, se concretan las reglas para realizar el establecimiento de los mismos sobre la base de la exclusividad en la prestación, así como para realizar los concursos de adjudicación de las concesiones de su explotación que garanticen la concurrencia de las ofertas y la selección entre éstas de la más favorable para el interés público.

Por lo que se refiere a la explotación de los servicios, se flexibilizan las reglas sobre la misma, si bien la Administración conserva siempre un control que garantiza que los intereses de los usuarios no resulten perjudicados.

Se establecen previsiones sobre inclusión de nuevos tráficos en las concesiones y sobre prestación de servicios correspondientes a varias concesiones con un mismo vehículo sin solución de continuidad, si bien se subordina la preceptiva autorización administrativa de dichas situaciones a que quede debidamente justificado en el expediente la impropiedad del establecimiento de un servicio independiente.

Se contemplan distintas modalidades de régimen tarifario, previniéndose la posibilidad de facturar la prestación de servicios complementarios al transporte y la compensación de las obligaciones de servicio público que sean impuestas a los concesionarios. Por otra parte, se establecen las reglas para realizar la unificación de concesiones y se prevén los supuestos de extinción y caducidad de las mismas, estableciendo el procedimiento para declarar esta última.

En la regulación que se realiza de las concesiones zonales se exige el respeto de los derechos de los titulares de los servicios lineales que hayan de incorporarse a las mismas, y en cuanto a los servicios de baja utilización y rentabilidad, se establece un régimen específico, concretándose las previsiones legales sobre su forma de adjudicación y explotación.

Respecto a los servicios regulares temporales, se establece su forma de adjudicación, previendo, en determinados supuestos, una situación de preferencia para los titulares de concesiones de servicios permanentes coincidentes, y determinando unas reglas de explotación, en general, análogas a las de los servicios regulares permanentes.

Por lo que se refiere a los servicios regulares de uso especial (de escolares y obreros, especialmente), se establecen los criterios concretos de distinción con los servicios de uso general, estableciendo a tal efecto la conceptualización de los mismos de tal forma que se garantice la especificidad de los usuarios. En cuanto a la autorización para su prestación, se sigue con carácter general el criterio de autorizar a la Empresa escogida por los usuarios o sus representantes, si bien en determinados casos de coincidencia absoluta con servicios regulares de uso general o de coincidencia parcial si median circunstancias especiales, se prevé la preferencia de los titulares de los referidos servicios de uso general, estableciendo las reglas para ejercerla.

En el título IV, referido a los transportes discrecionales y a distintos tipos de transportes específicos, se determinan los criterios de otorgamiento de las autorizaciones de transporte discrecional, las cuales podrán ser de ámbito nacional o local, teniendo estas últimas un radio de 100 kilómetros desde el lugar donde estén domiciliadas.

En los referidos criterios de otorgamiento de autorizaciones se prevé que no existan limitaciones cuantitativas al otorgamiento de autorizaciones de transporte de mercancías ni de viajeros, de ámbito local, ni tampoco al de autorizaciones de transporte de mercancías de ámbito nacional en vehículos ligeros; por el contrario, en relación con las autorizaciones de ámbito nacional de mercancías en vehículos pesados y de viajeros en autobuses, se prevé el establecimiento de cupos o contingentes, determinados de acuerdo con parámetros objetivos, y se establecen las reglas básicas para la distribución de los mismos.

Se señalan también en este título las reglas sobre disponibilidad de vehículos y sustitución de los mismos, así como las relativas a la transmisión de autorizaciones, siendo novedosa en este último aspecto la previsión de que no sea obligatoria la transferencia del vehículo para realizar la de la autorización; también se concretan los criterios de aplicabilidad de tarifas y los límites máximos a la utilización de la colaboración de otros transportistas.

En cuanto a los transportes discrecionales de viajeros, se prevé, además, la regla de obligatoriedad de la contratación global de la

capacidad total del vehículo, si bien se contemplan excepciones en los casos especiales y tasados que se especifican.

Por lo que se refiere al transporte de viajeros en automóviles de turismo (taxis), se determinan las reglas de coordinación del otorgamiento de la correspondiente licencia municipal de transporte urbano y la autorización de transporte interurbano, a fin de que, salvo casos excepcionales, los taxistas dispongan de ambas, remitiendo a sus reglas específicas los criterios de otorgamiento de las licencias municipales. Se prevé, por otra parte, la existencia de áreas de prestación conjunta del servicio del taxi que engloben varios municipios, existiendo una licencia única.

En cuanto a los transportes turísticos, se posibilita su prestación incluso con reiteración de itinerario y calendario, pero se establecen requisitos concretos que los mismos deben cumplir a fin de garantizar su efectivo carácter turístico y la no realización de competencia improcedente a las líneas regulares de viajeros de uso general.

Respecto al transporte sanitario se establecen, a fin de garantizar los derechos de los usuarios, las condiciones generales que deben cumplir las Empresas que los realicen y los vehículos con los que se lleve a cabo, remitiendo a un desarrollo posterior la concreción pormenorizada de los requisitos técnico-sanitarios exigidos a dichos vehículos.

El transporte funerario pasa a ser conceptualizado como transporte privado complementario de las Empresas de pompas fúnebres, debiendo, por tanto, ser realizado en todo caso por éstas junto con el resto de los servicios que prestan. Se garantiza que dicho transporte pueda finalizar en cualquier lugar del territorio nacional.

Por lo que se refiere al transporte de mercancías peligrosas y al de productos perecederos, se realiza una remisión a sus normas específicas, existiendo respecto a aquél una previsión de excepciones temporales determinadas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a fin de realizar las pruebas previas tendentes a la actualización de dichas normas.

En relación con el transporte urbano, se clarifica el régimen de competencias administrativas en relación con el mismo, previéndose a tal efecto que los municipios deberán respetar en el ejercicio de sus funciones las normas estatales y autonómicas sobre transportes. Se establecen reglas de coordinación de las líneas de transporte de viajeros urbanos e interurbanos, a fin de evitar coincidencias y actuaciones en competencia, disfuncionales. Por otra parte, y en cuanto a los servicios de taxi, se unifican las licencias anteriormente existentes en una categoría única, la de auto-taxis, previéndose que las actuales licencias de clase c) se transformen en autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Por lo que se refiere al transporte internacional, se prevé la exigencia de una capacitación profesional específica y de la obligatoriedad de inscripción en un registro especial, y se determinan los criterios concretos de otorgamiento y distribución, entre los transportistas españoles, de las autorizaciones de transporte internacional, ya correspondan éstas a cupos acordados por tratados bilaterales o a cupos correspondientes a organizaciones internacionales o tratados multilaterales.

En cuanto a las líneas regulares de transporte internacional de viajeros, se prevé la subordinación de la adjudicación de su explotación a la conformidad de los Estados extranjeros implicados, contemplándose, en función de la necesidad de lograr dicha conformidad, reglas específicas distintas de las generales correspondientes a las líneas regulares nacionales, las cuales se aplican de forma supletoria.

En cuanto a los transportes privados, la regulación de los mismos se realiza concretando las reglas que habrán de cumplirse en su prestación, las cuales van fundamentalmente dirigidas a garantizar que no se realicen bajo la cobertura de los mismos transportes que en realidad sean públicos.

En el título V, dedicado a las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, se realiza una clarificación de la naturaleza de la intervención de las agencias de transporte de mercancías y de los ámbitos material y territorial a los que puede extenderse dicha intervención; se establecen los requisitos necesarios para el ejercicio de la actividad de agencia, previendo que no existan limitaciones cuantitativas al otorgamiento de autorizaciones para el mismo y sí, únicamente, condiciones de carácter cualitativo, distinguiéndose, respecto a éstas, las agencias de carga completa de las de carga fraccionada.

Por lo que se refiere a las agencias de transporte de viajeros cuya actividad, según se establece en la LOTT es realizada por las agencias de viajes reguladas por la normativa de turismo, se contempla asimismo la naturaleza de su actuación y el ámbito de ésta en el campo de los transportes, reservándose la organización y contratación de los servicios turísticos y previendo la forma de control de sus actividades en dicho campo del transporte.

Respecto a los transitarios, se regula su ámbito de intervención —siempre ligado al transporte internacional o a aquél en que exista tránsito aduanero—, y se prevén los requisitos necesarios para la obtención de las correspondientes autorizaciones, que son similares a las de agencia, salvo la posible exigencia de una capacitación profesional distinta y de una fianza que puede ser asimismo diferente.

En relación con los almacenistas-distribuidores, se concreta que el transporte en el que intervienen es sucesivo a un previo contrato de depósito que formalizan con sus clientes, pudiendo realizar la distribución de las mercancías, bien por sí mismos actuando como transportistas, bien encomendándose a otros y actuando, por tanto, de forma similar a las agencias de transporte.

En relación con las tarifas a aplicar, se establece que agencias y transitarios deberán respetar las tarifas que, en su caso, estén establecidas en los transportes en los que intervengan, tanto en sus relaciones con los cargadores como con los transportistas cuyos servicios utilicen; los precios que los almacenistas-distribuidores perciban de sus clientes serán libres, si bien estarán obligados a pagar a los transportistas cuyos servicios utilicen las tarifas que, en su caso, se hallen establecidas.

En la regulación del arrendamiento de vehículos sin conductor se contemplan tanto los requisitos que deberán cumplir las Empresas arrendadoras para poder ejercer la actividad como las condiciones que deberán observarse por los transportistas que pretendan utilizar vehículos arrendados, debiendo referirse previamente, como norma general, a dichos vehículos las correspondientes autorizaciones de transporte; se prevé, no obstante, un régimen especial de carácter más flexible para la utilización de vehículos ligeros de mercancías arrendados en el transporte privado complementario, y para la utilización temporal de vehículos arrendados cuando aquellos a los que estuvieran referidas las autorizaciones de transporte se encuentren averiados.

Dentro de la actividad de arrendamiento con conductor se encuadra fundamentalmente la actividad que legalmente venían realizando los vehículos provistos de licencia municipal de la clase C, llamados especiales o de abono, estableciéndose en relación con la misma las reglas precisas para perfilar con nitidez la actividad, realizando su necesaria distinción de los servicios de taxis.

Respecto a las estaciones de transportes de viajeros y de mercancías, se establecen las condiciones que han de reunir y los procedimientos para realizar su construcción y explotación, coordinándose la competencia municipal que expresamente se reconoce sobre las mismas con la posibilidad de control e intervención por parte de las Comunidades Autónomas y, en su caso, del Estado. Como regla general, si bien sujeta a excepciones, se determina que la construcción y/o explotación de las estaciones se realizará mediante concurso.

En cuanto a los Centros de Información y Distribución de Cargas, se distinguen los establecidos por la Administración y los creados por asociaciones de cargadores, agencias, transitarios o almacenistas-distribuidores. Se prevé que, en todo caso, los Centros hayan de contar con un Reglamento de funcionamiento que determine el régimen de admisión, información y distribución de las cargas, y que al frente de los mismos exista una Junta Rectora que establezca las líneas básicas de su actuación.

En el título VI, relativo al régimen sancionador y de control, se especifican las conductas comprendidas en cada uno de los distintos tipos infractores relacionados en la LOTT como muy graves, graves y leves; se establecen asimismo las condiciones esenciales de las concesiones y autorizaciones administrativas de los distintos tipos de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del mismo, a los efectos de la posible caducidad e imposición de sanciones que su vulneración implique, y se concretan no sólo las sanciones pecuniarias que las distintas infracciones implican, sino también las consecuencias de otro tipo, como son la retirada provisional o definitiva de autorizaciones y la paralización y precintado de vehículos.

Se ha pretendido, con la regulación que en este título se hace, evitar toda inseguridad jurídica, reduciendo al mínimo la discrecionalidad administrativa mediante una predeterminación casuística de las consecuencias de las distintas conductas infractoras.

Por lo que se refiere al procedimiento sancionador, basado en el procedimiento general de la Ley de Procedimiento Administrativo, el cual se aplica en todo lo no expresamente previsto en el Reglamento, se establecen los requisitos que deberán cumplir las denuncias y actas de infracción que se levantan, y se prevén los mecanismos necesarios para la constatación de los hechos y para garantizar los derechos del inculpado.

Respecto a la efectividad del cumplimiento de las sanciones, se regula el procedimiento de cobro de las sanciones pecuniarias, incluyendo las especialidades relativas a los supuestos de infracciones cometidas por personas que no tengan su residencia en territorio español, y se establecen las reglas para llevar a cabo el precintado de vehículos y de locales cuando haya sido impuesta dicha sanción, previendo al efecto la intervención del Gobernador civil de la provincia en la que esté domiciliado el vehículo o situado el local a precintarse.

Se regulan, por último, en este título VI los documentos de control del transporte, dentro de los cuales reviste especial importancia la declaración de porte, la cual se establece en principio con carácter obligatorio para los transportes de mercancías en vehículos pesados provistos de autorización de ámbito superior al local, si bien, con el fin de evitar una posible burocratización excesiva del sistema, se prevé que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones pueda exceptuar de dicha obligatoriedad a determinados transportes del tipo citado, siempre que los mismos no estén sometidos a tarifas obligatorias.

El título VII está dedicado al establecimiento, construcción y explotación de transportes ferroviarios, regulándose en el mismo de forma separada la construcción de ferrocarriles y la explotación de los mismos.

Por lo que se refiere al establecimiento de nuevas líneas ferroviarias, se determinan en el Reglamento las reglas que habrán de observarse para la elaboración del correspondiente proyecto, especificando el contenido del mismo y determinando el procedimiento para su tramitación y aprobación.

En cuanto a la construcción, se prevé que la misma pueda ser realizada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones con cargo a los presupuestos que le corresponda administrar, por RENFE con cargo a los suyos, por las Empresas privadas o mixtas a las que se les adjudique la construcción y posterior explotación de la línea, o bien mediante convenio específico del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o, en su caso, del Gobierno con otras Entidades públicas o privadas.

Por lo que se refiere a la construcción por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la misma se realizará normalmente en forma indirecta llevándose a cabo la contratación de las obras mediante concurso, si bien se prevé que el Ministerio pueda contratar directamente la realización de las obras con RENFE.

Cuando la realización de las obras haya sido encomendada a RENFE con cargo a sus propios presupuestos de inversión, según lo previsto en el correspondiente contrato-programa de la misma con el Estado, la actividad de construcción se realizará con independencia presupuestaria y funcional de la explotación de los servicios.

La construcción por Empresas privadas o mixtas, a las que se les encomiende conjuntamente la posterior explotación del servicio, se realizará por la Empresa a la que se adjudique la correspondiente concesión administrativa de construcción y explotación, realizándose normalmente dicha adjudicación mediante concurso. Se prevé, no obstante, la utilización de los demás procedimientos de explotación indirecta previstos en la legislación de contratación administrativa y, expresamente, la contratación directa con Empresas mixtas en las que participen la propia Administración o RENFE, cuando existan razones especiales que lo justifiquen. A tal efecto se regulan las condiciones de adjudicación del correspondiente concurso y se determinan las reglas de extinción de las concesiones, las cuales no podrán tener una duración superior a noventa y nueve años.

En cuanto a la construcción mediante convenio específico con Entidades públicas o privadas, se trata de una fórmula que, no obstante el carácter especial con el que expresamente se establece, puede tener gran importancia práctica en las futuras líneas ferroviarias a construir, ya que la misma puede permitir, siempre previa justificación de su procedencia, fórmulas variadas, tales como la participación de una Empresa privada o mixta en la construcción, a cambio de un canon sobre los ingresos o los resultados de la posterior explotación.

Por lo que se refiere a la explotación ferroviaria, se prevé que la misma pueda realizarse bien por RENFE (lo cual será preceptivo cuando se trate de líneas pertenecientes a la Red Nacional Integrada), bien por la Empresa privada o mixta a la que se le adjudique la concesión de explotación, adjudicación que normalmente se realizará mediante concurso, si bien se prevé la posibilidad de utilizar las demás fórmulas de gestión indirecta previstas en la legislación de contratación administrativa y, especialmente, la contratación directa con Empresas mixtas.

En la regulación de la explotación ferroviaria realizada por RENFE, teniendo en cuenta que en la base de la misma no existe una concesión que defina por sí misma la posición de la Empresa explotadora, se han previsto diversas cuestiones relativas al régimen que RENFE habrá de seguir, tales como la posibilidad de realizar las actividades complementarias que resulten necesarias o convenientes, las condiciones para cesar en la explotación de alguna línea o servicio, la posibilidad de realizar obras de mantenimiento y conservación de las líneas, la posibilidad de establecer por sí misma las tarifas a aplicar dentro de los límites en su caso establecidos por la Administración, la procedencia de realizar la explotación de forma tendente a lograr el equilibrio económico-financiero según lo previsto en el correspondiente contrato-programa, y la aplicabilidad general a la misma de las normas sobre derechos y obligaciones en las concesiones de explotaciones ferroviarias.

En la regulación de la explotación indirecta por medio de Empresas privadas o mixtas, se determina que el plazo de las correspondientes concesiones no podrá ser superior a cincuenta años, y se establecen las reglas para la celebración y resolución de los concursos tendentes a su adjudicación. En cuanto a las condiciones conforme a las cuales deberá realizarse la explotación, se establece la sujeción de dicha explotación a los reglamentos de funcionamiento que apruebe el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se realizan previsiones sobre la posibilidad de introducir modificaciones por parte de la Empresa concesionaria, y se establecen de forma casuística los derechos y obligaciones de las Empresas concesionarias.

Se cierra el título VII con la regulación de la construcción y explotación de ferrocarriles de transporte privado y apartaderos, determinándose las reglas que habrán de observarse para que la Administración autorice el establecimiento de los mismos, previniendo la posibili-

dad de utilización de terrenos de dominio público y determinando un régimen de libertad en la explotación por parte de la Empresa autorizada; en relación con los apartaderos, la referida autorización se considerará otorgada por silencio administrativo si, en el plazo de un mes desde que se realice la solicitud, la Administración no se pronuncia sobre la misma.

En el título VIII, relativo a la Policía de Ferrocarriles, se establecen las reglas de conceptualización y delimitación de las zonas de dominio público, servidumbre y afección, que por estar inmediatas al ferrocarril están sujetas a una serie de limitaciones en cuanto a las obras y actividades que se pueden realizar en las mismas. En la regulación de las referidas limitaciones, que lógicamente son más intensas en la zona de dominio público que en la servidumbre y en ésta que en la de afección, se establece la prohibición de realizar cualquier obra o actividad en la zona de dominio público, salvo casos excepcionales debidamente autorizados; en la zona de servidumbre se establece la prohibición de realizar edificaciones y reedificaciones, salvo casos excepcionales debidamente justificados en los que la Empresa explotadora lo autorice, siendo la autorización de dicha Empresa requisito asimismo necesario para realizar otras actividades susceptibles de afectar al ferrocarril; en la zona de afección se exige la autorización de la Empresa ferroviaria para la realización de construcciones u otras actividades que puedan afectar al ferrocarril, permitiéndose expresamente los cultivos agrícolas.

En cuanto a la necesidad de obtener las referidas autorizaciones de la Empresa explotadora de la línea para ejercitar actividades susceptibles de afectar al ferrocarril, se prevé la posibilidad de que los solicitantes puedan recurrir ante la Administración a fin de evitar que dicha autorización sea denegada por causas improcedentes.

Por lo que se refiere al régimen sancionador, se concreta la cuantía de las multas a imponer por los distintos tipos de vulneraciones de la legislación ferroviaria, dentro de los límites previstos en la LOTT, y se establece que la competencia para la imposición de las referidas sanciones corresponderá a la Dirección General de Transportes Terrestres, cuando se refieran a infracciones que hayan sido cometidas por las Empresas explotadoras de los ferrocarriles, y a los Gobernadores civiles cuando correspondan a infracciones cometidas por usuarios o terceros en general.

Dentro de las disposiciones adicionales procede destacar las concreciones que se realizan respecto al régimen jurídico de los teleféricos, así como de los funiculares y de los ferrocarriles predominantemente urbanos; las previsiones de que todas las referencias que se realicen en el Reglamento a RENFE, excepto las relacionadas con la Red Nacional Integrada, hayan de entenderse aplicables a FEVE y, en su caso, a otras Empresas públicas ferroviarias; y el mandato de adscripción a la Dirección General de Transportes Terrestres de los medios personales y materiales necesarios para la realización de las nuevas funciones que en el Reglamento se le encomiendan.

En las disposiciones transitorias, entre otras cuestiones, se establece el régimen de adaptación de las anteriores autorizaciones de ámbito local al nuevo radio de acción previsto en el Reglamento, así como el relativo a la conversión de las actuales autorizaciones de taxis de las clases B y C, que conforme al Reglamento quedan suprimidas; se determina un plazo para solicitar autorización de transporte en autobús o en vehículos de mercancías de carácter exclusivamente urbano por parte de las personas que lo vinieran realizando legalmente; y se señala que la exigencia de cumplimentar la declaración de porte será efectiva tan pronto como el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones dicte las reglas necesarias para su distribución, formulación y control.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 28 de septiembre de 1990,

DISPONGO:

## TITULO PRIMERO

### Disposiciones comunes a los distintos modos de transporte

#### CAPITULO PRIMERO

##### Ámbito de aplicación, régimen competencial y principios de ordenación administrativa

Artículo 1.º 1. Las disposiciones del presente Reglamento serán de aplicación directa en relación con los transportes terrestres y con las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera definidos en el artículo 1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT), de competencia estatal, ya correspondan las funciones ejecutivas sobre los mismos a la Administración del Estado o, por delegación de éste, de conformidad con la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, a las Comunidades Autónomas, sin perjuicio de las competencias normativas de las mismas previstas en dicha Ley Orgánica.

2. Lo dispuesto en el punto anterior se entenderá sin perjuicio de la aplicación supletoria o directa que constitucionalmente corresponda en relación con los transportes sobre los que ostenten competencias las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales.

Las disposiciones del capítulo III del título IV y de los capítulos V y VI del título V se considerarán de aplicación supletoria respecto de las que, conforme a sus Estatutos, puedan dictar las Comunidades Autónomas.

3. Las competencias administrativas reguladas en este Reglamento serán ejercidas por las Comunidades Autónomas en las cuales se hallen delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, por los órganos de la Administración del Estado a los que específicamente les estén atribuidas o se les atribuyan y, en su defecto, por la Dirección General de Transportes Terrestres.

No obstante lo anterior, las referidas competencias serán ejercidas por las Comunidades Autónomas cuando las correspondientes normas reglamentarias se apliquen con carácter supletorio a los transportes de competencia de aquéllas.

Art. 2.º Las reglas fundamentales que habrá de seguir la Administración en su actuación de ordenación del transporte de conformidad con los principios generales y directrices establecidos en la LOTT, serán las siguientes:

- Satisfacción de las necesidades de los usuarios con el mayor grado de eficacia posible y la utilización más adecuada de los recursos sociales.
- Régimen de concurrencia entre los distintos modos de transporte y libertad de elección del usuario entre éstos, siendo las únicas limitaciones las derivadas de dar cumplimiento al apartado a) anterior.
- Potenciación y liberalización de la actuación empresarial en un sistema de mercado, realizándose las actuaciones necesarias para remediar las disfunciones de éste cuando se produzcan.
- Colaboración interadministrativa, procurándose en todo momento la coordinación de las actuaciones de la Administración del Estado, con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales en sus respectivas competencias, a fin de hacer posible el mandamiento de un sistema común de transporte y de facilitar y simplificar a los administrados sus relaciones con la Administración.
- Participación social en las funciones administrativas, facilitándose y potenciándose la colaboración de los agentes sociales con la Administración y, muy especialmente, la de las Asociaciones representativas de Empresas del sector del transporte y de usuarios.

## CAPITULO II

### Disposiciones relativas al cumplimiento del contrato de transporte

#### SECCIÓN 1.ª RESPONSABILIDAD

Art. 3.º 1. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los transportistas de mercancías por los daños, pérdidas o averías que sufran éstas o por los retrasos en su entrega, estará limitada como máximo a la cantidad de 450 pesetas por kilogramo.

2. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los transportistas de viajeros por los daños, pérdidas o averías que sufran los equipajes y encargos de éstos estará limitada como máximo a la cantidad de 1.500 pesetas por kilogramo.

3. La prueba del pacto de límites o condiciones de responsabilidad diferentes a los establecidos en los puntos 1 y 2 de este artículo corresponderá a la parte que las alegue.

4. Las limitaciones de responsabilidad previstas en los dos primeros puntos de este artículo no serán de aplicación cuando el daño se produzca mediando dolo del transportista.

5. Cuando se pacten límites superiores o condiciones de responsabilidad diferentes a las previstas en los puntos anteriores en los transportes sujetos a tarifa administrativa, podrá realizarse por parte del transportista la percepción adicional correspondiente al aumento de responsabilidad pactado. La cuantía de dicha percepción adicional, salvo que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por resultar necesario para llevar a cabo una adecuada ordenación tarifaria, establezca reglas sobre la misma, será libremente pactada por las partes.

Art. 4.º 1. En los servicios de transporte por carretera de carga completa, las operaciones de carga de las mercancías en los correspondientes vehículos, así como las de descarga de éstos, salvo que expresamente se pacte otra cosa, serán por cuenta respectiva del cargador o remitente y del consignatario.

Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías.

El cargador o remitente y el consignatario serán asimismo responsables de los daños ocasionados como consecuencia de las deficiencias que se produzcan en las operaciones que les corresponde realizar de conformidad con lo previsto en los dos párrafos anteriores.

No obstante, la referida responsabilidad corresponderá al porteador cuando éste, de conformidad con lo prevenido en el artículo 22 de la LOTT, haya impartido las instrucciones conforme a las cuales se

haya realizado la colocación y estiba de las mercancías y las mismas hayan sido determinantes en los daños ocasionados.

2. En los servicios de carga fraccionada, las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte otra cosa, y, en todo caso, la colocación, estiba y desestiba de las mercancías, serán por cuenta del porteador.

El porteador será asimismo responsable de los daños ocasionados como consecuencia de las deficiencias que se produzcan en las operaciones que le corresponde realizar de conformidad con lo previsto en el párrafo anterior.

#### SECCIÓN 2.ª SEGUROS

Art. 5.º 1. Los viajeros que se desplacen en transportes públicos por carretera, por ferrocarril o por cable deberán estar cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros regulado por Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre.

2. Para el ejercicio de su actividad, las Empresas de transporte público de viajeros por carretera, por ferrocarril y por cable, vendrán obligadas a tener cubierta de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños que se causen con ocasión del transporte.

3. La exigencia a que se refiere el punto anterior podrá cumplimentarse mediante la suscripción de una póliza de seguro, que podrá cubrir de forma combinada tanto las garantías del seguro obligatorio de accidentes de viajeros referidas en el punto 1, como la eventual responsabilidad civil ilimitada del transportista.

4. Los transportistas o agencias que realicen transporte de carga fraccionada deberán informar a los cargadores de la posibilidad de suscribir un seguro que cubra los daños que las mercancías puedan sufrir, hasta los límites de valor de las mismas. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer los requisitos que deberá reunir la citada información, con sujeción en todo caso a la legislación de seguros.

5. El coste de las garantías previstas en este artículo tendrá la consideración de gasto de explotación y será por tanto repercutible en las correspondientes tarifas.

#### SECCIÓN 3.ª JUNTAS ARBITRALES DEL TRANSPORTE

Art. 6.º 1. Corresponde a las Juntas Arbitrales del Transporte el ejercicio de las siguientes funciones:

a) Resolver, con los efectos previstos en la Ley 36/1988, de 5 de diciembre, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera entre las partes intervinientes o que ostenten un interés legítimo en los mismos, que sean sometidas a su conocimiento, de conformidad con lo previsto en la LOTT. Estarán excluidas de la competencia de las Juntas las controversias de carácter laboral o penal.

b) Informar y dictaminar, a petición de la Administración o de las personas que justifiquen un interés legítimo, sobre las condiciones de cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de actividades auxiliares y complementarias de transporte por carretera, las cláusulas generales y particulares de su ejecución, las incidencias derivadas de dicha ejecución, las tarifas aplicables y los usos de comercio de observancia general.

c) Actuar como depositarias y realizar, en su caso, la enajenación de las mercancías no retiradas que corrieran riesgo de perderse o cuyos portes no hayan sido pagados, a fin de garantizar la percepción de los mismos por el transportista según lo previsto en el artículo 10, así como en los supuestos previstos en los artículos 11.2 y 12.

d) Realizar a instancia de cualquiera de los interesados, si existieran dudas o discusiones entre éstos sobre el estado de los efectos transportados, previamente al eventual planteamiento de las controversias a que se refiere el apartado a), las funciones de peritación sobre el estado de dichos efectos, procediendo en su caso al depósito de los mismos.

e) Las demás que, para facilitar el cumplimiento del contrato de transportes y para proteger los intereses de los transportistas y de los usuarios o cargadores, le sean expresamente atribuidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. Las funciones previstas en el punto anterior serán ejercidas por las Juntas en relación con los transportes terrestres y, asimismo, con los que se desarrollen en virtud de un único contrato por más de un modo de transporte siempre que uno de éstos sea terrestre.

Art. 7.º 1. La localización geográfica y el ámbito territorial de las Juntas Arbitrales del Transporte serán determinados por las correspondientes Comunidades Autónomas en las que estén situadas cuando las mismas hayan asumido las competencias al efecto delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, o, en otro caso, por la Dirección General de Transportes Terrestres.

2. La competencia de las Juntas para realizar las actuaciones previstas en los apartados a) y b) del artículo anterior, vendrá determinada por el lugar de origen o destino del transporte o el de celebración del correspondiente contrato, a elección del peticionario o demandante,



salvo que expresamente y por escrito se haya pactado en el contrato la sumisión a una Junta concreta.

En el caso de que la controversia se plantee ante más de una Junta de las previstas en el punto anterior, será competente aquella ante la que se hubiera suscitado con anterioridad, debiendo abstenerse en su favor las restantes.

3. Las funciones previstas en los apartados c) y d) del artículo anterior se realizarán por la Junta competente en el territorio en el que estén situadas las mercancías.

Art. 8.º 1. Las Juntas Arbitrales del Transporte estarán compuestas por el Presidente y por un mínimo de dos y un máximo de cuatro Vocales, designados todos ellos por las Comunidades Autónomas a que se refiere el punto 1 del artículo anterior, o, en su caso, por la Dirección General de Transportes Terrestres. Deberán, en todo caso, formar parte de las Juntas los dos Vocales representantes de los cargadores o usuarios y de las Empresas del sector del transporte a que se refieren los puntos 3 y 4 de este artículo.

2. El Presidente y, en caso de estimarlo procedente, dos Vocales como máximo, serán designados entre personal de la Administración con conocimiento de las materias de competencia de la Junta. El Presidente habrá de ser Licenciado en Derecho.

3. Una de las dos vocalías obligatorias será ocupada por un representante de los cargadores o de los usuarios.

A tal efecto se designarán dos personas, que actuarán, respectivamente, en las controversias, según las mismas se refieran a transportes de viajeros o de mercancías; la primera de ellas será nombrada a propuesta de las asociaciones representativas de los usuarios y la segunda de las asociaciones representativas de los cargadores o de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación correspondiente, según determine el órgano competente para realizar la designación.

4. La vocalía obligatoria restante será ocupada por el representante de las Empresas de transporte o de actividades auxiliares y complementarias de éste.

A tal efecto podrán designarse varias personas en representación de los diversos sectores del transporte, que no podrán exceder de los que constituyan sección independiente en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, existiendo como mínimo un representante del sector de las Empresas de transporte de viajeros y otro del de mercancías. Se designará asimismo al menos un representante de las Empresas de transporte por ferrocarril.

Según determine el órgano competente, el nombramiento de las personas a que se refiere el párrafo anterior se realizará a propuesta del órgano institucionalizado de representación de las Empresas de transporte existentes, en su caso, en el territorio de la Comunidad Autónoma de que se trate, de las Asociaciones representativas del sector en dicho territorio o del Comité Nacional del Transporte por Carretera, y de RENFE o, en su caso, otras Empresas ferroviarias.

5. Las distintas personas a que se refiere el punto anterior actuarán según cuál fuere el sector del transporte al que se refiera la controversia. Cuando el conflicto se suscite entre dos Empresas transportistas o de actividades auxiliares y complementarias del transporte, no actuará el Vocal representante de los cargadores o usuarios a que se refiere el punto 3, siendo las dos vocalías obligatorias ocupadas por los representantes de los dos sectores a que correspondan las Empresas en conflicto, cuando éstos fueren diferentes y estuvieran designados representantes distintos para ambas o actuando solamente el único Vocal competente cuando no se den estas últimas circunstancias.

6. El órgano competente sobre cada Junta de Arbitraje del Transporte designará asimismo al Secretario de ésta, pudiendo recaer dicho cargo en uno de los Vocales miembros de la Administración que, en su caso, existan. Se adscribirá a la Secretaría de la Junta el personal auxiliar que resulte preciso para el funcionamiento de la Junta.

Podrán designarse miembros suplentes, tanto del Presidente como de los Vocales y Secretario de las Juntas.

7. En las controversias que puedan surgir entre los empresarios del sector y los usuarios definidos por el artículo primero, apartados 2 y 3, de la Ley 26/1984, de 19 de junio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, las Juntas Arbitrales estarán compuestas por un Presidente y dos vocalías, que serán designadas de la forma siguiente: El Presidente y una vocalía según lo establecido en los apartados 1 y 4 de este artículo, y la otra vocalía será ocupada por un representante de las Asociaciones de Consumidores y Usuarios, designado a propuesta del Consejo de Consumidores contemplado en los artículos 5.º y concordantes del Real Decreto 825/1990, de 22 de junio.

Art. 9.º 1. La posibilidad de acción ante las Juntas para promover el arbitraje previsto en el apartado a) del artículo 6.º prescribirá en los mismos plazos en que se produciría si se tratara de una acción judicial que se plantease ante los Tribunales de justicia.

2. Las actuaciones arbitrales de las Juntas serán instadas por escrito firmado por el actor o sus representantes, en el que se expresará el nombre y domicilio del reclamante y de la persona contra la que se reclama, haciendo exposición de los fundamentos de hecho y de derecho en los que se justifique la reclamación, especificando el contenido de la misma y proponiendo las pruebas que se estimen pertinentes.

3. Por la Secretaría de las Juntas será remitida copia de la reclamación a la parte contra la que se reclame, señalándose en ese mismo escrito fecha para la vista, que será comunicada también al demandante.

4. En la vista, que será oral, las partes podrán alegar lo que a su derecho convenga y aportar o proponer las pruebas que estimen pertinentes.

La Junta dictará su laudo en esa misma sesión una vez oídas las partes y practicadas o recibidas las pruebas que resulten pertinentes, salvo que la naturaleza de las pruebas impida su realización en ese mismo acto, en cuyo caso el laudo se dictará una vez que se hayan practicado las mismas.

5. En el caso de que el reclamante o su representante no asistiera a la vista se le tendrá por desasistido en su reclamación.

La inexistencia de la parte reclamada no impedirá la celebración de la vista y el dictado del laudo.

6. Para la comparecencia ante la Junta de Arbitraje no será necesaria la asistencia de Abogado ni Procurador.

Las partes podrán conferir su representación mediante escrito dirigido a la Junta de que se trate.

En relación con las notificaciones a las partes, que se realizarán por la Secretaría de las Juntas, será de aplicación la legislación de procedimiento administrativo.

7. El laudo se acordará por mayoría simple de los miembros de la Junta, dirimiendo los empates el voto de calidad del Presidente. La inasistencia de cualquiera de los miembros de la Junta, con excepción del Presidente, no impedirá que se dicte el laudo.

8. Los laudos tendrán los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, cabiendo únicamente contra ellos recurso de anulación y de revisión por las causas específicas previstas en ésta. Transcurridos diez días desde que fuera dictado el laudo, podrá obtenerse su ejecución forzosa ante el Juez de Primera Instancia del lugar en donde se haya dictado, siendo en tal caso aplicables, asimismo, las previsiones de la legislación general de arbitraje.

9. Los arbitrajes a que se refiere este artículo serán gratuitos, sin perjuicio de la obligatoriedad de satisfacer los gastos generados por la práctica de pruebas.

El pago de las costas se regirá por lo dispuesto en la legislación general de arbitraje.

10. En lo no previsto en los puntos anteriores y en las normas de organización que, con el fin de homogeneizar y procurar la eficacia de su actuación, en su caso, determine el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se aplicarán las reglas establecidas en la legislación general de arbitraje.

11. Las reglas procedimentales, en su caso, necesarias para la realización de las funciones de las Juntas previstas en los apartados b), c) y d) del artículo 6.º, se determinarán por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Art. 10. 1. De conformidad con lo previsto en el artículo 375 del Código de Comercio, la percepción del importe de los servicios de transporte público y de los gastos y derechos causados, constituirán crédito preferente a favor del transportista, de la agencia, del transitario o del almacenista-distribuidor, siempre que la oportuna reclamación se formalice en un plazo de ocho días desde el momento de la entrega de las mercancías o de haberse intentado ésta.

2. Sin perjuicio de que los afectados puedan instar la correspondiente ejecución judicial prevista en el artículo 374 del Código de Comercio, a fin de garantizar y simplificar el cumplimiento de lo preceptuado en el punto anterior, conforme a lo establecido en el artículo 23.2 de la LOTT, las Juntas Arbitrales del Transporte, a instancia de los interesados, y una vez escuchadas ambas partes de forma sumaria, si ello fuera posible, procederán, en su caso, al depósito provisional, peritación y subasta pública de las mercancías a que se refiere el punto anterior en cantidad suficiente para el pago de los portes y gastos, a los que se añadirán los consecuentes a estas actuaciones de las Juntas. Los destinatarios a los que se hubieran entregado las mercancías estarán obligados a ponerlas a disposición de la Junta de forma inmediata al requerimiento de ésta, considerándose el no hacerlo infracción grave de las previstas en este Reglamento, sin perjuicio de la correspondiente ejecución forzosa.

3. No obstante, el procedimiento ordinario de enajenación mediante subasta, previsto en el punto anterior, cuando por el carácter perecedero de las mercancías éstas corrieran riesgo de perderse, las Juntas de Arbitraje del Transporte podrán proceder a su venta directa, debiendo en tal caso procurar obtener las mejores condiciones posibles.

4. Si por la naturaleza de las mercancías fuera necesario vender éstas en cantidad superior a la necesaria para satisfacer la deuda, el excedente será entregado a quien justifique su derecho. Si la cantidad obtenida en la subasta no alcanzase para el pago total de la deuda, el cargador responderá de la diferencia.

5. Las actuaciones de las Juntas Arbitrales del Transporte previstas en este artículo no prejuzgarán la resolución de los posibles conflictos jurídicos que en relación con el cumplimiento del contrato de transporte pudieran suscitarse. La reparación de los posibles daños indebidos que tales actuaciones pudieran causar será por cuenta del transportista.

agencia, transitario o almacenista-distribuidor que hubiera promovido la actuación de la Junta.

Art. 11. 1. La realización de las actuaciones previstas en el artículo anterior procederá:

1.º Cuando el destinatario al que se hubieran entregado las mercancías no realice en el plazo de veinticuatro horas el correspondiente pago y éste no se hubiera producido con anterioridad.

Dicho pago podrá realizarse con dinero o a través de cualquier otro instrumento con poder liberatorio, considerándose que, a no ser que el cargador o consignatario justifique el haber pactado el pago aplazado, éste deberá producirse al contado.

2.º Cuando el destinatario no se halle en el domicilio indicado para realizar la entrega, o cuando rehúse recibir las mercaderías, no realizando el pago de los portes debidos.

2. Cuando las mercancías transportadas corrieran el riesgo de perderse por su naturaleza o por accidente inevitable, sin que hubiera tiempo para realizar la entrega ni para que sus dueños dispusieran de ellas, o dieran instrucciones al respecto, el transportista podrá realizar la entrega de las mismas a la correspondiente Junta Arbitral del Transporte, la cual procederá a su enajenación conforme a idénticas reglas a las establecidas en el artículo anterior.

Art. 12. 1. Cuando el destinatario no se halle en el domicilio indicado para realizar la entrega, rehúse recibir las mercancías o no retire las mismas correspondiéndole hacerlo, habiendo sido realizado debidamente el pago de los portes, las mercancías podrán entregarse en depósito a la correspondiente Junta Arbitral del Transporte, a disposición del cargador o remitente, sin perjuicio de tercero de mejor derecho, surtiendo este depósito todos los efectos de la entrega. Los gastos generados por este depósito serán por cuenta del cargador o destinatario.

2. Iguales efectos a los previstos en el punto anterior, además de la obligatoriedad de indemnizar los perjuicios causados, se producirán cuando el cargador o el destinatario, correspondiéndoles realizar la carga o descarga, no realicen la misma en el tiempo pactado, en el que resulte razonable, de acuerdo con los usos establecidos, o en el que a fin de promover la seguridad jurídica en el cumplimiento del contrato de transporte, en su caso, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine.

3. Para el ejercicio de las funciones a que se refieren este artículo, el apartado d) del artículo 6.º, el artículo 10 y el artículo 11.2, las Juntas habrán de disponer de los locales y medios de carácter auxiliar necesarios, pudiéndose articular dicha disponibilidad a través de cualquier procedimiento admitido en derecho, incluida la colaboración material de Empresas privadas o asociaciones de Empresas del sector del transporte.

#### SECCIÓN 4.ª CONTRATOS-TIPO

Art. 13. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, oídos el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones representativas de cargadores o usuarios, podrá establecer contratos-tipo o condiciones generales de contratación para las distintas clases de transporte terrestre y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, en los que se determinarán los derechos y obligaciones recíprocas de las partes y las demás reglas concretas de cumplimiento de los contratos singulares.

2. Las reglas de los contratos-tipo o condiciones generales, cuando se refieran a contratos de transportes de mercancías por carretera o por ferrocarril, o transportes de viajeros en ferrocarril o autobús contratados por coche completo, incluyéndose, a tal efecto, los regulares de uso especial, o a arrendamiento de vehículos, con o sin conductor, serán aplicables en forma subsidiaria o supletoria a las que libremente pacten las partes de forma escrita en los correspondientes contratos singulares.

3. En los transportes de viajeros por carretera en vehículos de turismo o en autobús con contratación por asiento y en los transportes de viajeros por ferrocarril o por cable, asimismo con contratación por asiento, los contratos-tipo o condiciones generales de contratación aprobados por la Administración se aplicarán con carácter imperativo, pudiendo, no obstante, incluirse cláusulas anexas a dichos contratos-tipo que se apliquen únicamente con carácter subsidiario o supletorio a los que pacten las partes.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, las Empresas de transporte podrán ofrecer a los usuarios condiciones más favorables a las establecidas en los contratos-tipo, teniendo en este caso, estas últimas, el carácter de condiciones mínimas.

5. Los contratos-tipo o condiciones generales de contratación aprobados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, o un extracto autorizado de los mismos, deberán estar expuestos al público en los locales en los que las Empresas de transporte o de actividades auxiliares y complementarias del mismo realicen la contratación del transporte o expidan los correspondientes billetes.

6. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá, asimismo, aprobar contratos-tipo en relación con la contratación entre transportistas e intermediarios del transporte, así como en relación con

la colaboración entre transportistas prevista en el artículo 48, 2, de este Reglamento, siendo sus cláusulas aplicables de forma subsidiaria o supletoria a las que libremente pacten las partes de forma escrita.

### CAPITULO III

#### Los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre

Art. 14. 1. La función inspectora de los transportes terrestres y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera será desempeñada por el personal adscrito a las distintas Administraciones Públicas, que legal o reglamentariamente la tenga asignada.

2. Los Servicios de Inspección, además de sus funciones de control del cumplimiento de la legalidad vigente, asesorarán y colaborarán con las Empresas de transporte para facilitar el cumplimiento de dicha legalidad.

3. La estructura orgánica de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre será determinada por las referidas Administraciones Públicas.

Dichos Servicios contarán con el personal de apoyo que sea preciso: para lo cual, las Administraciones Públicas competentes habilitarán a las personas que consideren idóneas entre el diverso personal a su servicio, estando facultadas las mismas para denunciar las infracciones cometidas contra la normativa reguladora de los transportes terrestres.

4. Los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre, en casos de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar, a través del Gobernador civil o el Delegado del Gobierno, el apoyo de las Unidades o Destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales.

Art. 15. 1. Sin perjuicio de la cooperación regulada en el punto 4 del artículo anterior, y conforme a lo dispuesto en el artículo 32, 3, de la LOTT, en los territorios en que esté atribuida la vigilancia del transporte a la Guardia Civil, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico de aquella existirá un número suficiente de agentes que tendrá como dedicación preferente dicha vigilancia.

2. El número de agentes correspondiente a cada provincia a que se refiere el punto anterior se determinará en el plazo máximo de un año, a partir de la entrada en vigor de este Reglamento, previo acuerdo de los órganos competentes del Ministerio del Interior y del de Transportes, Turismo y Comunicaciones, atendiendo al número de vehículos que compongan el parque de cada provincia, a la importancia del tráfico y del transporte en la misma y a los demás factores o circunstancias que al efecto resulten relevantes.

3. Los órganos de las distintas Administraciones Públicas a los que directamente o por delegación correspondan las funciones de dirección de las actuaciones de inspección podrán impartir directamente, a través de sus mandos naturales, a los agentes específicamente encargados de la vigilancia del transporte a que se refiere este artículo, las directrices, orientaciones e instrucciones que se consideren oportunas para una eficaz realización de aquella, sin perjuicio de la coordinación por los Gobernadores civiles o Delegados del Gobierno a que se refiere el artículo siguiente.

Art. 16. 1. La Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, o el órgano competente de las demás Administraciones Públicas, en base y consideración a los estudios que realice, establecerá los planes de actuación general de los Servicios de Inspección y determinará las líneas directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que requieran actuaciones especiales.

La elaboración de dichos planes se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr una adecuada coordinación en la realización de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Podrán, asimismo, realizarse estudios conjuntos con los órganos competentes para la vigilancia del tráfico y solicitarse la colaboración de las asociaciones de Empresas del sector del transporte y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2. Los órganos de las Administraciones Públicas competentes en materia de transportes comunicarán las instrucciones que consideren precisas para el mejor cumplimiento de los referidos planes de actuación a los mandos naturales de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte terrestre en las provincias afectadas, bien a través de los Gobernadores civiles o Delegado del Gobierno, cuando dichas Fuerzas dependan de la Administración del Estado, o a través de los órganos en cada caso competentes de las Administraciones autonómicas o locales, sin perjuicio de impartir directamente las instrucciones a los agentes específicamente dedicados a la vigilancia del transporte, conforme a lo previsto en el punto 3 del artículo anterior.

3. La Dirección General de Transportes Terrestres podrá determinar en todo momento los criterios de actuación prioritaria de los Servicios de Inspección en transportes de su competencia, ya se ejerza la misma directamente por la Administración del Estado o por las Comunidades Autónomas por delegación. Dicha actuación prioritaria se

producirá en relación con las infracciones que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación del transporte, y fundamentalmente incidirán en las relativas a la realización de transporte sin el necesario título habilitante, en las que impliquen la superación de los límites establecidos en cuanto a carga y tiempos de conducción, y en las demás que, de conformidad con lo previsto en el artículo 197 de este Reglamento merecen la consideración de muy graves.

4. Deberá procurarse la actuación coordinada de los Servicios de Inspección del Transporte del Estado con los de las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales.

Art. 17. Los funcionarios de la Inspección del Transporte Terrestre que ejerzan funciones de dirección, teniendo el carácter de Técnico de Inspección, que hayan sido nombrados y formalmente acreditados para el ejercicio de las mismas por la Administración correspondiente, tendrán, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública a todos los efectos, y gozarán de plena independencia en el desarrollo de las mismas, con sujeción a las instrucciones que impartan sus superiores jerárquicos y a las prescripciones de los planes previstos en el artículo anterior.

El resto del personal adscrito a los Servicios de Inspección tendrá, en el ejercicio de la misma, la consideración de agente de la autoridad.

Quienes cometieran atentados o desacatos contra los funcionarios o agentes de los Servicios de Inspección, de hecho o de palabra, en acto de servicio o con motivo del mismo, incurrirán en las responsabilidades a que hubiere lugar según la legislación vigente. A tales efectos, los mismos pondrán dichos actos en conocimiento de los órganos competentes, a fin de que se insten los oportunos procedimientos y se ejerciten, en su caso, las acciones legales que procedan para la exigencia de tales responsabilidades.

Art. 18. 1. Los Servicios de Inspección realizarán sus funciones en relación con las Empresas públicas o privadas de transporte por carretera, por ferrocarril y por cable, con las de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, con los cargadores, con los usuarios y, en general, con todas las personas y Entidades que se vean afectadas por las normas de ordenación de los transportes terrestres.

2. En relación con el transporte por carretera y con las actividades auxiliares y complementarias del mismo las actuaciones de control de los Servicios de Inspección se realizarán mediante la aplicación del régimen establecido en el título VI de este Reglamento; en relación con el transporte por ferrocarril, las normas de aplicación serán las incluidas en el título VIII del mismo.

Art. 19. 1. Los titulares de los servicios y actividades a los que se refiere el presente Reglamento vendrán obligados a facilitar al personal de la Inspección del Transporte Terrestre, en el ejercicio de sus funciones, la inspección de sus vehículos e instalaciones y el examen de los documentos, libros de contabilidad y datos estadísticos que estén obligados a llevar.

A tal efecto, los Servicios de Inspección podrán recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia Empresa, o bien requerir su presentación en las oficinas públicas correspondientes. El incumplimiento por las Empresas de las obligaciones que dimanen de lo establecido en este punto se considerará como negativa u obstrucción a la actuación de la Inspección, a tenor de lo establecido en los artículos 140, e), y 141, n), de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y 197, e), y 198, n), de este Reglamento.

2. Asimismo, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, en el ejercicio de sus funciones, podrá solicitar de los remitentes, cargadores, usuarios y, en general, terceros que, sin ser titulares de Empresas de transporte o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, precisen para el desarrollo de su actividad de la realización de operaciones que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres, el examen de los documentos correspondientes a tales operaciones, así como recabarles todo tipo de información referente a los Servicios de Transporte con las que tengan o hayan tenido relación; estando dichas personas obligadas a facilitársela.

El incumplimiento de dicha obligación se considerará como negativa u obstrucción a la actuación de la Inspección, a tenor de lo establecido en los artículos 140, e), y 141, n), de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y 197, e), y 198, n), de este Reglamento.

3. Las actuaciones inspectoras a que se refiere este capítulo únicamente podrán ser realizadas en la medida en que las mismas resulten necesarias para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transportes.

Art. 20. En el ejercicio de su función, los miembros de los Servicios de Inspección están autorizados para:

1. Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación de los transportes terrestres. No obstante, cuando se trate de domicilios de personas físicas y jurídicas, será precisa la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.

2. Realizar las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transportes terrestres.

Art. 21. 1. El personal adscrito a la Inspección estará provisto del documento acreditativo de su condición, que le podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones; debiendo, en este caso, exhibirlo.

2. El personal a que se refiere el punto anterior estará obligado a guardar secreto profesional respecto a los hechos que conozca en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de la realización de las actuaciones de colaboración administrativa previstas en el artículo 23.

Art. 22. Las actas e informes de los Servicios de Inspección harán fe, salvo prueba en contrario, de los hechos en ellos recogidos, sin perjuicio del deber de los agentes actuantes de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado y de la obligación de la Administración de realizar y aportar las pruebas que, en su caso, resulten procedentes dentro de la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.

Art. 23. 1. Si, en su actuación, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre percibiere alguna infracción a la normativa reguladora de otros sectores sujetos a ordenación administrativa, especialmente en materia laboral, fiscal y de seguridad vial, la pondrá en conocimiento de los Servicios competentes, a través del órgano del que dependan.

2. Similares actuaciones a las previstas en el punto anterior deberán realizar los órganos de cualquier sector de la actividad administrativa que tengan conocimiento de infracciones a la normativa de ordenación de los transportes terrestres.

Art. 24. 1. La función inspectora podrá ser ejercida de oficio o como consecuencia de petición fundada de los cargadores, usuarios o de sus Asociaciones, así como de las Empresas o Asociaciones de transportistas o de actividades auxiliares o complementarias del transporte.

2. Las Asociaciones representativas de transportistas o de actividades auxiliares o complementarias del transporte podrán colaborar en el ejercicio de la inspección del mismo:

a) Poniendo en conocimiento de la Inspección hechos que pudieran ser constitutivos de infracción, aportando, en su caso, pruebas para la constatación de los mismos.

b) Proporcionando los datos que les requiera la Inspección, a fin de facilitar la confección de los planes y programas de inspección y participando, cuando sean requeridas para ello, en la elaboración de los mismos.

c) Solicitando la actuación de los Servicios de Inspección en aquellos supuestos de grave y reiterado incumplimiento de la normativa vigente en materia de transportes terrestres.

d) En cualquier otra forma que, no estando prevista en las letras anteriores y por estimarse que pueda coadyuvar a la mejor consecución de los fines públicos que en cada caso se persigan, se determine por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

## CAPITULO IV

### Otras disposiciones

#### SECCIÓN 1.ª PLANES DE TRANSPORTE

Art. 25. Los planes de transporte regulados en los artículos 15 y 16 de la LOTT podrán ser generales o estar referidos únicamente a determinados modos o clases de transporte. Por razón de su ámbito podrán ser nacionales, cuando afecten a todo el Estado, y territoriales, cuando se extiendan únicamente a una parte de éste.

Art. 26. 1. La iniciativa para la elaboración de planes de transporte de competencia estatal se ejercerá por la Dirección General de Transportes Terrestres o por otros órganos administrativos del Estado o de las Comunidades Autónomas competentes para la ordenación del transporte en el territorio a que los mismos se refieran. Dicha iniciativa se realizará bien de oficio o a instancia de las Asociaciones representativas de transportistas o de cargadores o usuarios, del Comité Nacional del Transporte por Carretera o de otro órgano administrativo.

2. El órgano que ejercite la iniciativa remitirá el correspondiente anteproyecto a la Dirección General de Transportes Terrestres y ésta, salvo que tras los estudios técnicos precisos decidiera su no tramitación, realizará las modificaciones que en su caso resulten pertinentes, y lo someterá a información pública por un plazo de treinta días, recabando los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, que deberán ser emitidos en ese mismo plazo.

Si el plan afectara al diseño general de la red de transportes regulares de viajeros, o implicara restricciones o condicionamientos generales para el acceso al mercado, será asimismo preceptivo el informe de la Conferencia Nacional de Transportes o, por delegación de ésta, el de la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas.

Deberá en todo caso solicitarse el informe de las Comunidades Autónomas cuyo territorio esté afectado por el Plan, siendo de treinta días el plazo para la emisión del mismo.

3. La aprobación de los planes corresponderá al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, salvo que los mismos impliquen el comprometer recursos presupuestarios, en cuyo caso la aprobación corresponderá al Gobierno.



No obstante lo anterior, cuando el plan deba afectar a transportes cuya ordenación corresponda a diversos órganos administrativos, su aprobación se realizará conjuntamente por todos ellos. Si debieran contener prescripciones relativas a las infraestructuras, será necesaria la participación en su elaboración, y la conformidad en su aprobación, de los órganos competentes sobre éstas.

4. En los planes deberán preverse mecanismos de modificación y adaptación de los mismos a las nuevas necesidades surgidas, a los cambios en las circunstancias concurrentes y a las variaciones que la experiencia en su aplicación aconseje.

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> TRANSPORTE SUCESIVO

Art. 27. 1. Las Empresas que realicen transporte público en un determinado modo podrán contratar, en nombre propio con otros transportistas debidamente autorizados, la realización de transportes en un modo diferente, siempre que los mismos sean antecedentes o subsiguientes de los que ellos realicen directamente y supongan un complemento de éstos que se lleve a cabo sin solución de continuidad.

El contrato de dichas Empresas con los cargadores o usuarios podrá ser único para todo el recorrido del transporte, y las mismas tendrán respecto al transporte que contraten con otras Empresas, las obligaciones y responsabilidades administrativas legalmente atribuidas a la agencia de transporte, si bien el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en razón del carácter específico de la actividad, no asimilable a la de las agencias, podrá establecer diferenciaciones con las normas generales aplicables a éstas, especialmente en relación con el régimen tarifario.

2. Análogo régimen al establecido en el punto anterior será aplicable a las Empresas de transporte por carretera que contraten con otras la realización de transportes, asimismo por carretera, antecedentes o subsiguientes y de carácter complementario de los que ellas realicen directamente, siempre que los mismos superen los límites y se cumplan las condiciones tendientes a garantizar dicha complementariedad que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

3. Las Empresas transportistas que realicen, en un mismo modo, o en modos diferentes, transportes sucesivos y complementarios entre sí, podrán, mediante los oportunos pactos y a través de los instrumentos jurídicos previstos en ellos, contratar conjuntamente con el usuario o cargador la realización de la totalidad del transporte, debiéndose cumplir las condiciones en su caso establecidas por la Administración.

4. Lo previsto en los puntos anteriores se entenderá sin perjuicio de la aplicación del régimen de responsabilidad jurídico-privada previsto en el Código de Comercio, o el que en su caso resulte de aplicación conforme a lo dispuesto en los tratados internacionales suscritos por España.

#### SECCIÓN 3.<sup>a</sup> RÉGIMEN TARIFARIO

Art. 28. 1.1 Los transportes públicos regulares permanentes o temporales de viajeros de uso general estarán sujetos a tarifas máximas obligatorias que se determinarán en el correspondiente título concesional o autorización especial.

1.2 Los transportes públicos regulares de viajeros de uso especial estarán sometidos a tarifas obligatorias cuando éstas sean expresamente determinadas por el órgano administrativo competente, siendo en caso contrario libres sus precios.

1.3 Los transportes públicos discrecionales de viajeros en autotaxis estarán sometidos a tarifas obligatorias.

1.4 Los transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús no estarán sometidos a tarifas obligatorias, salvo que sean establecidas por las Comunidades Autónomas tarifas máximas, de conformidad con lo previsto en el artículo 5, d), de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio.

2.1 Los transportes públicos de mercancías de carga completa a más de 200 kilómetros de distancia que se realicen en vehículos de más de 20 toneladas métricas de PMA estarán sometidos a tarifas obligatorias, salvo que se trate de transportes de mudanzas en vehículos especiales permanentemente acondicionados para las mismas, o de transportes de cualquier clase de mercancías realizados en vehículos cuya tara o dimensiones excedan de los límites establecidos en los artículos 55, 57 y 58 del Código de la Circulación.

Las referidas tarifas obligatorias incluirán las correspondientes al arrendamiento de cabezas tractoras con conductor provistas de autorización TD.

2.2 Los transportes públicos de mercancías en los que no se den las circunstancias previstas en el apartado anterior no estarán sometidos a tarifas obligatorias, salvo que sean establecidas por las Comunidades Autónomas tarifas máximas, de conformidad con lo previsto en el artículo 5, d), de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio.

2.3 Las prescripciones de los puntos anteriores han de entenderse referidas a transportes interiores. En los transportes internacionales, salvo, en su caso, en los regulares de viajeros de uso general y en los que los tratados internacionales suscritos por España determinen lo contrario, no existirán tarifas obligatorias.

2.4 Las actividades de agencia de transporte y de transitario no estarán sometidas a tarifas obligatorias en cuanto a su función de intermediación; no obstante, cuando ésta se produzca en relación con transportes sometidos a tarifas obligatorias, las agencias y los transitarios deberán respetar a éstas tanto en su relación con los cargadores como con los usuarios, conforme a lo previsto en el título V de este Reglamento.

2.5 Las actividades de almacenamiento y distribución y de arrendamiento de vehículos sin conductor no estarán sometidas a tarifas obligatorias.

2.6 La utilización de las estaciones de transporte de viajeros y de mercancías, así como de los Centros de información y distribución de cargas y la actividad de arrendamiento con conductor, estará sometida a tarifas obligatorias cuando sean establecidas por los cargos competentes sobre las mismas, siendo libres los precios en otro caso.

2.7 Los transportes públicos ferroviarios estarán sujetos, en su caso, a tarifas obligatorias, cuando las mismas sean establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones por las causas previstas en la LOTT.

2.8 El régimen establecido en los puntos precedentes de este artículo, cuando se den las causas previstas en la LOTT que así lo justifiquen, podrá ser modificado por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, del Comité Nacional del Transporte por Carretera, y oída la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas.

2.9 Las tarifas obligatorias previstas en los puntos 1.2 y 2.1 de este artículo se establecerán en horquilla, determinando un límite tarifario mínimo y otro máximo, respetando los cuales podrán aplicarse los precios que libremente pacten las partes.

2.10. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá señalar para los distintos modos y clases de transportes terrestres y para las actividades auxiliares y complementarias de los mismos tarifas de referencia.

2.11 En la determinación de las tarifas obligatorias podrán preverse cuantías diferenciadas para aquellos transportes en los que concurran circunstancias especiales, tales como elevado volumen, carácter continuado, prestaciones específicas u otras que igualmente lo justifiquen.

2.12 Las tarifas obligatorias o, en su caso, las de referencia, deberán estar expuestas al público de conformidad con lo previsto en este Reglamento y con lo que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine. Dicho Ministro podrá extender dicha obligatoriedad a los precios que apliquen las Empresas, aunque no estén sometidos a tarifa administrativa.

Art. 29. 1. La determinación de las tarifas se realizará de acuerdo con la valoración de los elementos que integren la estructura de costes del servicio, que a tal efecto deberá determinar la Administración. Dicha valoración se realizará tomando como base los costes de una Empresa adecuadamente gestionada.

Las tarifas deberán ser modificadas siempre que sufra variación sustancial el conjunto de los elementos que integren la referida estructura de costes, realizándose a tal efecto la correspondiente valoración al menos anualmente. Dicha modificación podrá llevarse a cabo de oficio por la Administración o a instancia de las Empresas de transporte, de sus Asociaciones, del Comité Nacional del Transporte por Carretera o del Consejo Nacional del Transporte Terrestre.

2. En el procedimiento de determinación y modificación de las correspondientes tarifas, tanto obligatorias como de referencia, cuando las mismas afecten globalmente a una clase de transportes, deberán solicitarse los informes del Consejo Nacional del Transporte Terrestre y, salvo que se trate de tarifas de transportes ferroviarios, del Comité Nacional del Transporte por Carretera, debiendo emitirse los mismos en un plazo máximo de quince días.

3. No obstante lo dispuesto en los puntos anteriores, siempre que ello resulte factible y adecuado, la cuantía de las tarifas que se establezcan de forma general para un sector del transporte se ajustará a los acuerdos generales a que, en su caso, hayan llegado los representantes de las Empresas del sector del transporte y los de los cargadores o usuarios, pudiendo la Administración, a tal efecto, promover la necesaria colaboración entre los mismos.

4. Cuando existan tarifas obligatorias, el precio del transporte que contraten las partes deberá ajustarse a las mismas. En ausencia de pacto expreso se entenderá que el precio del transporte se corresponde con el de la tarifa, ya sea ésta obligatoria o de referencia, si fuera única, o con el que resulte de aplicar la media aritmética de la tarifa máxima, y de la mínima si estuviera establecida en horquilla, salvo que la Administración determine dentro de la horquilla un precio concreto a estos efectos, en cuyo caso se entenderá convenido el contrato conforme a éste.

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

#### SECCIÓN 4.<sup>a</sup> PARTICIPACIÓN DE LAS ASOCIACIONES DE CARGADORES Y USUARIOS EN LAS FUNCIONES ADMINISTRATIVAS

Art. 30. 1. Las Asociaciones representativas de los cargadores, debidamente inscritas en el Registro a tal efecto existente en la Dirección General de Transportes Terrestres, y de usuarios, inscritas en el Registro General de Asociaciones de Consumidores y Usuarios, serán consultadas en la forma que, a fin de garantizar su adecuada participación, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine, en la elaboración de las disposiciones y resoluciones administrativas referentes al transporte que les afecten.

2. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá institucionalizar dicha participación mediante la creación de Organismos de representación administrativa de cargadores y usuarios en los que éstos estén representados a través de sus Asociaciones.

#### SECCIÓN 5.<sup>a</sup> EL CONSEJO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Art. 31. 1. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. El Consejo estará estructurado en dos Secciones, una de Transporte de Viajeros y otra de Transporte de Mercancías. El Presidente y los Consejeros miembros de cada una de las secciones serán designados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de acuerdo con la siguiente estructura:

##### Sección de Transporte de Viajeros:

Seis Consejeros, representantes de las Empresas de transporte público de viajeros, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Dos Consejeros, representantes de las Agencias de Viaje, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Seis Consejeros, representantes de los usuarios, designados por el Consejo Nacional de Consumidores.

Dos Consejeros, representantes de los trabajadores del sector de transporte de viajeros, designados a propuesta de las Centrales Sindicales más representativas en dicho sector.

Dos Consejeros, representantes de las Empresas de fabricación y carrozado de vehículos industriales de viajeros, designados a propuesta de las Asociaciones representativas de las mismas.

Cuatro Consejeros, representantes de las Empresas ferroviarias, nombrados a propuesta conjunta de RENFE y FEVE.

Un Consejero, representante de las Empresas de transporte aéreo no regular, nombrado a propuesta de las Asociaciones representativas de las mismas.

Un mínimo de cuatro Consejeros, designados entre miembros de la Administración, especializados en materias que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. Dichos Consejeros tendrán voz, pero no voto. Al menos dos de ellos serán designados a propuesta de la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, de la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas.

Dos Consejeros, designados entre expertos en transportes terrestres de reconocido prestigio.

##### Sección de Transporte de Mercancías:

Seis Consejeros, representantes de las Empresas de transporte público de mercancías por carretera, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Tres Consejeros, representantes de las Empresas dedicadas a actividades auxiliares y complementarias del transporte de mercancías, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Seis Consejeros, representantes de las Empresas cargadoras, designados a propuesta de las Asociaciones representativas de éstas.

Un Consejero, representante de los usuarios, designado por el Consejo Nacional de Consumidores.

Dos Consejeros, representantes de los trabajadores del sector de transporte de mercancías, designados a propuesta de las Centrales Sindicales más representativas en dicho sector.

Dos Consejeros, representantes de las Empresas fabricantes de vehículos industriales de mercancías, de carrozado de dichos vehículos y de fabricación de remolques y semirremolques, designados a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

Un Consejero, designado a propuesta del Consejo Superior de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación.

Cuatro Consejeros representantes de las Empresas de transporte ferroviario, nombrados a propuesta conjunta de RENFE y FEVE.

Un Consejero, representante de las Empresas de transporte aéreo de carga, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

Un Consejero, representante de las Empresas de transporte marítimo, nombrado a propuesta de las Asociaciones representativas de las mismas.

Un mínimo de cuatro Consejeros designados entre miembros de la Administración especializados en materias que afecten al funcionamiento del sistema de transporte. Dichos Consejeros tendrán voz, pero no voto. Al menos dos de ellos serán designados a propuesta de la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas.

Dos Consejeros designados entre expertos en transportes terrestres de reconocido prestigio.

2. Además de los Consejeros a que se refiere el punto anterior, existirán un mínimo de dos y un máximo de cuatro Consejeros que podrán ser comunes para las dos Secciones del Consejo, y que actuarán con voz pero sin voto, a los cuales corresponderá la preparación de los asuntos a debatir y la redacción, en su caso, de los correspondientes informes o propuestas, contando a tal efecto con el apoyo de los medios personales y materiales a que se refiere el punto 6 del artículo siguiente.

Los referidos Consejeros, uno de los cuales actuará en cada sección como Secretario, serán designados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones a propuesta del propio Consejo, y serán retribuidos por la Administración.

3. Los Presidentes de cada una de las dos secciones del Consejo serán designados a propuesta de los Consejeros de la misma, aprobada por mayoría simple, pudiendo recaer dicha designación en uno de ellos.

La Presidencia del Consejo la ostentarán por turno rotativo anual los Presidentes de las secciones, correspondiendo la misma al año en el que sea constituido el Consejo al Presidente de la Sección de Mercancías.

Art. 32. 1. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres podrá ser consultado por los órganos administrativos a los que corresponda la dirección de la ordenación del transporte, en todos aquellos asuntos de su competencia cuya trascendencia así lo haga aconsejable.

Será en todo caso preceptivo el informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres en todas aquellas cuestiones respecto a las que ello se encuentre previsto en este Reglamento, así como en las que, cuando así lo recomiende la mejor ordenación del transporte, se determinen por el Gobierno o por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. Independientemente de las consultas que le sean formuladas, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres podrá proponer a los órganos administrativos competentes la elaboración de las normas o la adopción de los acuerdos de ordenación o control del transporte que estime necesarios, elaborando a tal efecto los correspondientes informes justificativos.

3. Las actuaciones del Consejo serán realizadas por la Sección de Transporte de Viajeros o por la de Mercancías según en cada caso corresponda por razón de la materia a tratar. Cuando se trate de cuestiones que afecten tanto al sector de transporte de viajeros como al de mercancías intervendrán simultánea pero diferenciadamente ambas secciones, cada una de las cuales emitirá su informe o producirá su acuerdo.

4. Los Reglamentos de organización y funcionamiento de cada una de las dos Secciones del Consejo, serán aprobados de forma diferenciada por mayoría absoluta de los miembros de éstas, debiendo ser ratificados por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Cuando no resulte posible la aprobación de los referidos Reglamentos mediante el procedimiento ordinario previsto en el párrafo anterior, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer Reglamentos provisionales que dejarán de aplicarse tan pronto como se disponga de los aprobados mediante dicho procedimiento ordinario.

5. Los acuerdos del Consejo se tomarán y los informes se aprobarán por mayoría simple de sus miembros, salvo que voten en contra de los mismos el 25 por 100 o más de los miembros con derecho a voto, en cuyo caso, será necesaria mayoría absoluta de los miembros con derecho a voto.

Cuando no sea posible obtener las mayorías previstas en el párrafo anterior no existirá informe o acuerdo formal de Consejo, sin perjuicio de que puedan ser remitidas a la Administración las distintas opiniones sostenidas.

Los miembros discrepantes del acuerdo o informe podrán salvar su voto contrario, elaborando en su caso un informe justificativo que será asimismo remitido a la Administración.

Los Consejeros que conforme a lo previsto en el artículo anterior tengan voz pero no voto, podrán reflejar en todo caso su opinión, que será remitida a la Administración junto con el informe o acuerdo oficial del Consejo.

El Presidente tendrá voto de calidad y dirimirá con el mismo los posibles empates.

6. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones pondrá a disposición del Consejo los medios personales y materiales necesarios para la realización de sus funciones.

## TITULO II

## Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos

## CAPITULO PRIMERO

## Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio de la actividad

Art. 33. 1. Para el ejercicio de la actividad de transporte público, tanto de viajeros como de mercancías, excepto cuando se trate de transporte de viajeros realizados en vehículos de turismo o de mercancías realizados en vehículos ligeros, será necesario el cumplimiento de los requisitos de capacitación profesional, capacidad económica y honorabilidad regulados en los siguientes artículos.

Los referidos requisitos de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica deberán asimismo ser cumplidos por las personas que realicen las actividades de agencia de transporte de mercancías, transitorio y almacenista-distribuidor.

2. Sin perjuicio de que la Administración pueda, en todo momento y, especialmente, con ocasión del visado de las correspondientes autorizaciones administrativas, comprobar el cumplimiento de los requisitos a que se refiere el punto anterior, dicho cumplimiento deberá acreditarse aportando la correspondiente documentación por las personas que obtengan por primera vez títulos administrativos habilitantes para el ejercicio de las actividades en las que los referidos requisitos son exigidos.

Art. 34. 1. El cumplimiento del requisito de capacitación profesional será reconocido a las personas que tras justificar la posesión de los conocimientos necesarios obtengan el correspondiente certificado expedido por la Administración, además de a aquellas a la que dicho certificado les sea expedido de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria primera de la LOTT.

Los certificados a los que se refiere el punto anterior revestirán las modalidades que se establecen en este Reglamento o las que, en su caso, a fin de adaptarlos a las características de los distintos tipos de transportes y actividades para los que resulten necesarios, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. Para la obtención del certificado de capacitación profesional será necesario superar las pruebas que, a fin de constatar adecuadamente la misma y con sujeción a los requisitos establecidos en la normativa de la Comunidad Económica Europea, a tal efecto establezca el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, las cuales podrán ser distintas para cada modalidad de certificado y se celebrarán con una periodicidad al menos anual. Dicho Ministro determinará asimismo, con idéntico fin al anteriormente expresado, los programas, composición de Tribunales, ejercicios, sistemas de formación, y demás condiciones aplicables.

No habrán de realizar las citadas pruebas los ciudadanos de otros Estados de la Comunidad Económica Europea, que cumplan las condiciones establecidas en la normativa de dicha Comunidad para el reconocimiento recíproco entre los Estados miembros de la capacitación profesional ni los de otros Estados con los que existan Tratados o Convenios internacionales sobre dicha cuestión, debiendo a tal fin el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones dictar las normas de aclaración o concreción que resulten necesarias.

Podrán quedar asimismo exentas de la realización de dichas pruebas las personas que se encuentren en posesión de los títulos académicos o profesiones que justifiquen la posesión de un conocimiento suficiente de las materias incluidas en los programas a que se refiere el párrafo anterior, que a tal efecto determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previa consulta con el de Educación y Ciencia.

Art. 35. Para el cumplimiento del requisito de capacitación profesional será necesario que las Empresas que realicen las actividades para las que el mismo resulta exigible cumplan alguna de las dos siguientes condiciones:

a) Que tratándose de Empresas individuales, la persona física titular de las correspondientes autorizaciones o concesiones administrativas, tengan reconocida la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de que se trate.

b) Que tratándose de Sociedades o de Cooperativas, o de Empresas individuales cuyo titular no cumpla el requisito de capacitación profesional, al menos una de las personas que realicen la dirección efectiva de la Empresa titular de las correspondientes autorizaciones o concesiones administrativas, tenga reconocida la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de que se trate.

Art. 36. 1. En los casos de muerte, cese o incapacidad física o legal de la persona que cumpliera el requisito de capacitación profesional y viniera ejerciendo la dirección efectiva de la Empresa, dicha Empresa podrá continuar su actividad durante un plazo máximo de seis meses, aun cuando la persona que de forma efectiva la dirija no cumpla el requisito de capacitación profesional. En ningún caso podrá la correspondiente Empresa realizar su actividad más de seis meses en un mismo

año natural, sin contar con una persona que realice la dirección efectiva de la misma y cumpla el requisito de capacitación profesional.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, cuando la dirección efectiva de la Empresa y el cumplimiento del requisito de capacitación profesional recayeran personalmente en el empresario individual titular de las correspondientes autorizaciones o concesiones y éste falleciera o sufriera incapacidad física o legal, sus herederos forzosos podrán continuar la actividad de la Empresa durante un plazo máximo de un año, aun cuando no cumpla el requisito de capacitación profesional. Dicho plazo podrá prorrogarse por otro de seis meses cuando se justifiquen las dificultades o imposibilidad de superar las pruebas a que se refiere el artículo 34.

3. La posibilidad legal de continuar la actividad de la Empresa en los supuestos previstos en los dos puntos anteriores de este artículo, estará condicionada que se comunique a la Administración la correspondiente circunstancia acaecida en el plazo máximo de un mes cuando se trate de cese o incapacidad, y de tres meses cuando se trate de muerte.

Art. 37. Se entenderá que poseen el requisito de honorabilidad las personas en quienes no concurra ninguna de las circunstancias siguientes:

a) Haber sido condenadas, por sentencia firme, por delitos dolosos con pena igual o superior a prisión menor, en tanto no hayan obtenido la cancelación de los antecedentes penales.

b) Haber sido condenadas, por sentencia firme, a las 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, durante el tiempo por el que se hubiera impuesto la pena.

c) Haber sido sancionadas de forma reiterada, por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transporte de conformidad con lo previsto en el artículo siguiente.

d) Incumplimiento grave y reiterado de las normas fiscales, laborales y de Seguridad Social.

Art. 38. 1. A efectos de lo previsto en el apartado c) del artículo anterior se considerará que conlleva la pérdida del requisito de honorabilidad la imposición por resolución firme de las correspondientes sanciones administrativas por la Comisión, en un periodo de tiempo inferior a trescientos sesenta y seis días consecutivos, o de cinco o más infracciones muy graves de la normativa reguladora de los transportes terrestres, de las previstas en el artículo 140 de la LOTT.

Cuando se trate de sanciones por infracciones muy graves impuestas de conformidad con lo previsto en el apartado h) del artículo 140 de la LOTT por la reincidencia en infracciones graves, únicamente se computarán, a efectos de pérdida del requisito de honorabilidad, las sanciones impuestas por la reincidencia en las infracciones determinadas en los apartados c), i) y p) del artículo 141 de la referida LOTT.

A fin de evitar la discriminación a las Empresas de mayor volumen, y por lo que respecta al cómputo del número de sanciones a que se refiere este artículo, las que deriven de la infracción de los apartados b), c) y h) del artículo 140 de la LOTT se contarán por el número que resulte de multiplicar las realmente impuestas por  $[5/(4+N)]$ , siendo «N» el número de vehículos provistos de autorización de transporte o TD, con las que pueda realizar transporte la correspondiente Empresa. Cuando se trate de agencias de transporte «N» será igual a 10, más el número de sucursales que, en su caso, tenga la agencia multiplicado por 10.

2. La pérdida del requisito de honorabilidad por la Comisión de las infracciones administrativas a que se refiere el punto anterior se producirá en relación con las personas que realicen la dirección efectiva de las correspondientes Empresas infractoras, y, si se trata de Empresas individuales, implicará, además, la pérdida del requisito de honorabilidad del empresario titular de las correspondientes autorizaciones o concesiones.

No obstante, sin perjuicio de la exigencia de responsabilidad en los términos previstos en el artículo 138 de la LOTT, la pérdida de honorabilidad no se producirá respecto a las personas a que se refiere el párrafo anterior cuando éstas justifiquen que las correspondientes infracciones no les son personalmente imputables de forma directa, ni en base a las funciones y responsabilidades que como directivos de la Empresa les corresponden.

3. El plazo por el que se considerará perdido el requisito de honorabilidad será de cuatro meses por cada sanción administrativa, comenzando a computarse el mismo a partir de la fecha en la que la resolución que suponga el alcanzar la cifra de 5 adquierza firmeza.

Art. 39. A efectos del cumplimiento del requisito de capacitación profesional, así como del de honorabilidad, se entenderá que realizan la dirección efectiva de las correspondientes Empresas las personas que de forma real llevan a cabo dicha dirección en la práctica, representando a la Empresa en su tráfico ordinario.

Dichas personas, salvo que se trate de las personas físicas a cuyo nombre estén los títulos habilitantes, habrán de tener poderes generales de representación de la Empresa y disponibilidad de fondos en las principales cuentas de la misma, bien personal e independiente, o conjunta con otras personas, debiendo ser en este último caso su firma

requisito indispensable para la retirada de fondos, así como cumplir las demás requisitos dirigidos a garantizar el ejercicio efectivo y legal de la dirección de Empresa que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Art. 40. 1. La capacidad económica consistirá en disponer de los recursos financieros y materiales necesarios para garantizar la correcta puesta en marcha y la buena gestión de la Empresa.

2. Las Empresas que realicen transporte de mercancías deberán disponer de un capital y de reservas de, al menos, 500.000 pesetas por vehículo o 25.000 pesetas por tonelada de peso máximo autorizado de los vehículos utilizados por la Empresa, siendo de aplicación la cantidad menos elevada.

Las Empresas que realicen transporte de viajeros deberán disponer de un capital y reservas de, al menos, 500.000 pesetas por vehículo o 25.000 pesetas por plaza de los vehículos utilizados por la Empresa, siendo de aplicación la cantidad menos elevada.

Las Empresas que realicen las actividades de agencia de transporte de mercancías, de transitorio y de almacenista-distribuidor deberán disponer de un capital y reservas de, al menos, 10.000.000 de pesetas.

El requisito a que se refiere este punto podrá acreditarse, además de por otros medios que la Administración admita, mediante un aval o garantía de Entidad financiera o de afianzamiento legalmente reconocida, por la cantidad de que se trate, ejecutable judicialmente por los acreedores de la Empresa. La constitución de dicho aval o garantía podrá exigirse con carácter general por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones cuando la mejor ordenación de un sector o subsector del transporte así lo recomiende.

3. El Ministro de Transporte, Turismo y Comunicaciones podrá determinar, asimismo, condiciones de capacidad económica específicas, fundamentalmente de número mínimo de vehículos, medios materiales exigibles, volumen o capacidad de la Empresa y garantía o solvencia de la misma. Dicho Ministro establecerá, además, en su caso, la exigencia del cumplimiento de otras condiciones que, de conformidad con la normativa de la Comunidad Económica Europea, resulten exigibles.

4. La Administración podrá en todo caso comprobar el adecuado estado financiero de las Empresas y la disposición por parte de las mismas de los recursos necesarios a que se refiere el punto 1 anterior mediante la evaluación de: Las cuentas anuales; los fondos disponibles, incluyendo los activos bancarios líquidos, las posibilidades de obtener créditos en descubierto y préstamos; los activos disponibles, propiedades incluidas, que la Empresa pueda utilizar como garantía; los costes, incluyendo el coste de compra o los pagos iniciales de los vehículos, locales, instalaciones y equipo, y el fondo de operaciones.

A los efectos previstos en este punto la Administración podrá aceptar como prueba del adecuado estado financiero de la Empresa la confirmación o garantía dada al efecto por la Entidad de crédito con la que la misma trabaje de forma primordial o, en su caso, por el Comité Nacional del Transporte por Carretera o por las asociaciones representadas en el mismo.

5. El cumplimiento del requisito de capacidad económica podrá ser inicialmente exigido en el momento de solicitar los correspondientes títulos habilitantes, en el del otorgamiento de éstos o en el de la fecha de comienzo del ejercicio efectivo de la actividad, todo ello de acuerdo con lo que se disponga por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones en las normas reguladoras de los distintos tipos de títulos habilitantes, atendiendo a las especiales características de los transportes o de actividades auxiliares o complementarias a que los mismos se refieran.

## CAPITULO II

### Títulos habilitantes

Art. 41. 1. Para la realización de transporte de mercancías o de viajeros por carretera, tanto público como privado, así como de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, será necesaria la obtención del correspondiente título administrativo habilitante para el mismo.

2. Por excepción a lo establecido en el punto anterior, no será necesaria la obtención de título habilitante, sin perjuicio de lo previsto en el punto siguiente y de la obligatoriedad del cumplimiento de las normas de ordenación del transporte que sean de aplicación, para la realización de las siguientes clases de transporte:

a) Transportes privados particulares definidos en el artículo 101 de la LOTT y 156 de este Reglamento.

b) Transportes privados complementarios de viajeros que se realicen en vehículos de turismo, salvo que se trate de transporte sanitario o funerario.

c) Transportes públicos o privados complementarios de mercancías realizados en vehículos de hasta 2 toneladas métricas de peso máximo autorizado inclusive. El referido peso máximo autorizado podrá ser modificado por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, con carácter general, o únicamente para los vehículos de determina-

das características, sin que en ningún caso pueda ser superior a 3,5 toneladas métricas.

d) Transportes privados complementarios de mercancías realizados con carácter discontinuo en vehículos ligeros que hayan sido arrendados de conformidad con lo previsto en este Reglamento, por plazos no superiores a un mes, siempre que se cumplan las condiciones específicas que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones a fin de garantizar que no se producen repercusiones impropiedades en el transporte público.

e) Transportes públicos y privados de viajeros y de mercancías que se realicen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre, salvo que por su incidencia en la ordenación del transporte la Administración expresamente exija autorización.

f) Transportes oficiales.

3. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, para la realización de aquellos transportes públicos previstos en el mismo que por su volumen o repercusión así lo justifiquen, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá exigir que la Empresa obtenga una autorización genérica para realizar el tipo de transporte de que se trate otorgada en la modalidad prevista en el apartado a), del punto 1, del artículo 92, de la LOTT y válida para realizar transporte con cualquier número de vehículos. El otorgamiento de dicha autorización será reglado y no podrán establecerse limitaciones cuantitativas al mismo.

4. El límite de capacidad de los vehículos establecidos en el apartado c), del punto 2, podrá ser modificado por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, y oída la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, de la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, siempre que dicha modificación no implique una variación sustancial de la incidencia del transporte que se lleve a cabo con dichos vehículos en el sistema general.

5. Los vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo, no necesitarán estar amparados por títulos habilitantes de transporte de clase alguna, sin perjuicio de las autorizaciones que, en su caso, procedan, de conformidad con lo dispuesto en el Código de la Circulación por razón del peso o dimensiones del vehículo correspondiente.

6. Los títulos habilitantes revestirán la forma de autorización administrativa otorgada a la persona física o jurídica titular de la actividad.

No obstante, los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general, salvo los previstos en el artículo 100 de este Reglamento, la actividad de estaciones de transporte, trato de viajeros como de mercancías, y los centros de información y distribución de cargas públicas que se gestionen en forma indirecta se prestarán, en principio, al amparo de la correspondiente concesión administrativa, si bien podrán utilizarse, igualmente cuando por razones de interés público debidamente justificadas en el oportuno expediente así se decida por el órgano competente, cualquiera de las demás formas de gestión indirecta prevista en la legislación de contratación administrativa.

Art. 42. 1. Para el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte público por carretera, o para la realización de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, será necesario acreditar, ante la Administración competente, los siguientes requisitos:

a) Ser persona física, no pudiendo otorgarse los títulos de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes, o bien persona jurídica, debiendo revestir en ese caso la forma de sociedad mercantil, sociedad anónima laboral o cooperativa de trabajo asociado.

No obstante, cuando se produzca el fallecimiento del anterior titular, sus herederos podrán subrogarse de forma conjunta en los correspondientes títulos por un plazo máximo de dos años, transcurrido el cual, o antes si se produjera la adjudicación hereditaria, deberán cumplirse las condiciones previstas en el párrafo anterior.

b) Tener la nacionalidad española, o bien la de un Estado de la Comunidad Económica Europea o de otro país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en los tratados o convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito.

Cuando se trate de personas físicas, la nacionalidad española se acreditará mediante la presentación del documento nacional de identidad en vigor; y la del país extranjero de que se trate, mediante la del documento de identificación que surta efectos equivalentes en el país de origen, o bien mediante el pasaporte correspondiente.

Cuando se trate de personas jurídicas deberá justificarse su constitución como Empresa con fines de transporte público o de la actividad auxiliar o complementaria de que se trate e inscripción en el Registro Mercantil o, en su caso, en el Registro que corresponda.

c) Poseer las necesarias condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica en la forma y condiciones

establecidas en este Reglamento, salvo en los casos expresamente exceptuados conforme a lo previsto en el mismo.

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas por la legislación vigente. A tal efecto, deberá justificarse el estar dado de alta en la licencia fiscal exigible en razón de la actividad y del territorio, así como las demás circunstancias exigidas por la normativa tributaria que, por tener relevancia para la adecuada ordenación del transporte, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine.

e) Cumplir las obligaciones laborales y sociales exigidas por la legislación correspondiente, debiendo a tal efecto justificarse la afiliación en situación de alta de la Empresa en el régimen de la Seguridad Social que corresponda, así como las demás circunstancias exigidas por la normativa laboral y social que, por tener relevancia para la adecuada ordenación del transporte, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine.

f) Cumplir en cada caso las condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad que expresamente se establezcan en la normativa vigente en relación con las distintas clases o tipos de títulos habilitantes.

2. No será necesaria la justificación de todos o una parte de los requisitos previstos en el punto anterior cuando el cumplimiento de los mismos hubiera sido ya acreditado con anterioridad con ocasión del otorgamiento, comprobación o visado de otros títulos habilitantes del mismo titular, y dicho cumplimiento conste en los registros administrativos.

Art. 43. 1. Cuando la Administración constate la pérdida de cualquiera de los requisitos previstos en los apartados a), b) o c) del punto 1, del artículo anterior, salvo lo previsto en el artículo 36 para los casos de muerte, cese, jubilación o incapacidad profesional, procederá a la inmediata revocación de los correspondientes títulos habilitantes, la cual se llevará a cabo mediante resolución expresa, con audiencia previa del interesado e informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2. Cuando la Administración constate el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en los apartados d), e) y f) del referido punto 1 del artículo anterior, dará a la correspondiente Empresa un plazo de treinta días para subsanar dicho incumplimiento, y transcurrido el mismo procederá a dejar en suspenso los correspondientes títulos habilitantes, retirando las tarjetas en que, en su caso, estén documentados, hasta que dicha subsanación se produzca. Si la constatación de dicho incumplimiento se repite por tres veces en un plazo de cinco años, el tercer incumplimiento dará lugar a la revocación definitiva de los títulos habilitantes, previa audiencia al interesado e informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

3. La suspensión o revocación de los correspondientes títulos habilitantes por cualquiera de las causas previstas en este artículo no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular, produciéndose, en caso de revocación, la pérdida de la fianza.

4. La suspensión o revocación de los títulos habilitantes a que se refiere este artículo se llevará a efecto sin perjuicio del cumplimiento de lo que, respecto a régimen sancionador, se prevé en el título VI de este Reglamento.

Art. 44. El establecimiento de límites cuantitativos en el otorgamiento de títulos habilitantes para la realización de las actividades de transporte discrecional de mercancías o de viajeros, de agencia de transporte, de transitario, de almacenista-distribuidor y de arrendamiento de vehículos, así como la suspensión temporal del otorgamiento de dichos títulos habilitantes, procederá únicamente en los supuestos expresamente previstos en este Reglamento, de conformidad con lo establecido en la LOTT.

La variación de dichos supuestos deberá ser realizada por el Gobierno a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, cuando quede justificado en el correspondiente expediente que se producen las causas motivadoras de dichas limitaciones previstas en la LOTT y previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, sometiéndose las mismas al conocimiento de la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, al de la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas.

Art. 45. 1. Los títulos habilitantes para la realización de los distintos tipos de transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos, salvo lo dispuesto en el punto siguiente, se otorgarán sin plazo de duración prefijado, si bien su validez quedará condicionada a la realización de su visado periódico por la Administración.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los títulos habilitantes para la realización de transportes regulares de viajeros, así como de estaciones de transporte y centros de información y distribución de cargas públicos que se gestionen en forma indirecta, se concederán por el plazo de tiempo que expresamente se determine en relación con cada uno de los mismos. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Comité Nacional de Transportes por Carretera, podrá asimismo determinar que las autorizaciones correspondientes a transportes discrecionales de viajeros en vehículos de turismo, así como las referentes a determinados transportes

especiales, puedan otorgarse con carácter temporal o por plazos de duración prefijados, siempre que ello resulte necesario para atender necesidades temporales o excepcionales respecto a las que el otorgamiento de autorizaciones permanentes pueda ocasionar un sobredimensionamiento de la oferta de transporte.

3. Cuando se den las circunstancias previstas en el artículo 49 de la LOTT, y ello resulte necesario por causas de utilidad pública o interés social, el Gobierno, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, y oída la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, podrá revocar o condicionar con criterios objetivos, en cualquier momento, los títulos habilitantes existentes, debiendo abonar las indemnizaciones que, en su caso, procedan.

Art. 46. 1. El visado de las autorizaciones es la actuación por la cual la Administración constata el mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron el otorgamiento de las mismas y que constituyen requisitos para su validez, y de aquellos otros que aun no siendo exigidos originariamente, resultan, asimismo, de obligado cumplimiento.

2. El visado deberá realizarse con la periodicidad que al efecto determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, oída la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de la misma, la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta las circunstancias que concurran en los distintos tipos de transporte por carretera o actividades auxiliares o complementarias del mismo para las que las distintas autorizaciones habiliten.

La Dirección General de Transportes Terrestres y, cuando ésta lo prevea, las distintas Comunidades Autónomas en cuanto a las funciones delegadas por el Estado, podrán establecer los calendarios concretos para la realización del visado y las demás circunstancias o requisitos materiales necesarios para el mismo.

3. Podrá realizarse de forma independiente y diferenciada, y con plazos distintos, el visado tendente a verificar el cumplimiento de las condiciones que deben reunir las correspondientes Empresas, y el relativo al control de los requisitos exigibles en relación con los vehículos, locales o instalaciones.

### CAPITULO III

#### Reglas y exigencias generales

Art. 47. A los efectos previstos en este Reglamento y en sus disposiciones complementarias y de desarrollo se entenderá por:

1. Autobús o autocar: Vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de viajeros y, en su caso, equipajes o encargos, con una capacidad superior a 9 plazas incluida la del conductor.

2. Turismo: Vehículo automóvil distinto de la motocicleta concebido y construido para el transporte de personas con una capacidad igual o inferior a 9 plazas incluida la del conductor.

3. Vehículo ligero: Vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado no exceda de 6 toneladas, o que, aun sobrepasando dicho peso, tenga una capacidad de carga útil no superior a 3,5 toneladas.

4. Vehículo pesado: Vehículo automóvil especialmente acondicionado para el transporte de mercancías, cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas. Las cabezas tractoras tendrán la consideración de vehículos pesados cuando tengan una capacidad de arrastre de más de 3,5 toneladas de carga.

5. Vehículo mixto: Vehículo automóvil especialmente dispuesto para el transporte simultáneo o no de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor y en el que se pueda sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

6. Antigüedad de los vehículos: Plazo de tiempo transcurrido desde la primera matriculación de los mismos, cualquiera que sea el país donde ésta se haya producido.

7. Transportes de cargas fraccionadas: Son aquellos transportes de mercancías para cuya realización resultan precisas actividades previas o complementarias inherentes al carácter fragmentario de las mercancías, tales como las de manipulación, almacenamiento, grupaje, clasificación, embalaje o distribución por parte del transportista.

8. Transportes de cargas completas: Son aquellos transportes de mercancías para cuya realización, desde la recepción de la carga hasta su entrega o destino, no se precisan otras intervenciones u operaciones complementarias del tipo de las expresadas en el punto anterior.

Art. 48. 1. La prestación de los transportes deberá ser realizada por los transportistas que hayan contratado la misma con los cargadores o usuarios, con los medios personales y materiales integrantes de su



propia organización empresarial, utilizando vehículos con capacidad de tracción propia de los que dispongan bien en propiedad, usufructo, arrendamiento financiero, arrendamiento ordinario, o a través de otra forma jurídica autorizada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, los cuales deberán estar amparados por títulos habilitantes, a nombre del propio transportista, y ser conducidos, salvo en los casos expresamente exceptuados, por trabajadores de su Empresa en régimen laboral.

Por excepción, no será de aplicación lo dispuesto en el párrafo anterior cuando el transporte se realice utilizando cabezas tractoras arrendadas provistas de autorización TD de acuerdo con el régimen previsto en el punto 2 de la disposición transitoria quinta de la LOTT.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, podrá realizarse el transporte por los transportistas que hayan contratado el mismo con los cargadores o usuarios, mediante la colaboración de otros transportistas utilizando conjuntamente los vehículos de éstos y los servicios de sus conductores, en los casos y con los límites y condiciones previstos en este Reglamento en relación con los diferentes tipos de transporte.

3. A fin de garantizar la observancia de las limitaciones exigidas en la utilización de la colaboración de otros transportistas, serán de aplicación, además de cuantos medios de control determine el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, las siguientes reglas:

a) En los documentos contables de las Empresas que utilicen la colaboración de otros transportistas deberán hacerse constar de forma diferenciada los contratos cumplidos a través de la colaboración de otras Empresas, expresando cuáles son éstas y el volumen de tráfico realizado por cada una.

b) Las Empresas que hayan prestado la colaboración deberán reflejar en sus documentos contables los transportes realizados por vía de colaboración, las Empresas para las que los mismos han sido realizados y los volúmenes correspondientes a cada una.

c) El control administrativo de la colaboración por parte de la inspección del transporte utilizará, además del análisis comparativo y cruzado de los datos de las Empresas que hayan utilizado y que hayan prestado la colaboración, el relativo a la posibilidad de las Empresas de llevar a cabo su volumen de negocio no declarado como realizado mediante colaboración, con una utilización normal de los vehículos provistos de autorizaciones de las que sean titulares dichas Empresas.

d) En los contratos de transporte de mercancías que se formalicen a través de carta de porte o, en su caso, declaración de porte, deberá hacerse constar, además de la Empresa transportista que los suscriba en nombre propio, la Empresa colaboradora a través de la cual se preste, en su caso, el servicio.

En los transportes de viajeros que se presten utilizando la colaboración de otras Empresas, estas últimas deberán reflejar en el libro de ruta que el correspondiente servicio es prestado en régimen de colaboración, citando la Empresa con la que colaboren. Cuando se trate de servicios permanentes de uso general las circunstancias de la colaboración deberán reflejarse asimismo en la correspondiente documentación que a tal efecto deberá formalizarse, de conformidad con lo que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine, la Empresa que utilice la colaboración.

Art. 49. 1. El Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, se llevará por la Dirección General de Transportes Terrestres, y tendrá por objeto la inscripción de aquellas Empresas que realicen actividades de transporte sujetas a la obtención de títulos administrativos habilitantes, así como de las características y condiciones de las mismas cuyo conocimiento resulte relevante para la ordenación del transporte.

2. Las Empresas inscritas en el Registro estarán obligadas a comunicar a la Administración en el plazo máximo de dos meses la variación que haya sufrido cualquiera de los datos que deban figurar en el mismo, salvo que se halle establecido un plazo diferente y siempre que tal comunicación no haya sido exceptuada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones por las especiales características de los datos a que se refiera. Independientemente de dicha obligatoriedad de comunicación, la Administración podrá de oficio reflejar en el Registro las variaciones sobre los anteriores datos de que tenga conocimiento fidedigno.

3. El conocimiento de los datos que figuren en el Registro será público, si bien para la consulta de los mismos por los particulares podrá exigirse la acreditación de un interés legítimo en dicho conocimiento.

Art. 50. 1. La organización interna del Registro a que se refiere el artículo anterior será establecida por la Dirección General de Transportes Terrestres y en el mismo existirán como mínimo las siguientes secciones:

Empresas: en la que se hará constar, como mínimo, el nombre o denominación de cada Empresa, número de su DNI o CIF, su domicilio, haciendo a tal efecto figurar el establecido a efectos fiscales, su forma jurídica, la naturaleza del transporte o actividad que realice, los títulos habilitantes de que sea titular, los vehículos adscritos a la prestación del servicio de que disponga, las infracciones en que hubiera incurrido, la identidad de la persona o personas que la dirijan y que cumplan el

requisito de capacitación profesional y, en su caso, la asociación a la que pertenece y a la que desea conferir su representación.

Títulos habilitantes; en la que se hará constar, como mínimo, la clase y tipo de actividad a la que el título esté referido, lugar de residencia, sus condiciones y características específicas, la Empresa titular del mismo, y la matrícula del vehículo con el que, en su caso, se realice el transporte.

Capacitación profesional; en la que serán inscritas las personas que obtengan la misma, con expresión de la clase y tipo de actividad para la que poseen dicha capacitación.

Asociaciones profesionales; haciéndose constar la denominación, domicilio, fecha de inscripción de sus estatutos en el depósito de estatutos de asociaciones profesionales, ámbito territorial, sector o sectores del transporte a que está referida su representación, composición de sus órganos de gobierno, Empresas que la integran y datos de éstas, en su caso, necesarios para determinar su representatividad.

2. Dentro de cada Sección se podrán establecer las subsecciones o apartados que resulten necesarios.

Art. 51. 1. Las personas físicas o jurídicas a las que les sean otorgados títulos habilitantes para la realización de los transportes públicos por carretera, y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, regulados en este Reglamento, deberán constituir una fianza como garantía del cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones administrativas que dimanen de los referidos títulos habilitantes, la cual estará afectada al pago de las sanciones económicas por incumplimiento de la normativa reguladora de la ordenación del transporte interestatal.

2. La constitución de la fianza deberá acreditarse previamente a la entrega del título otorgado. Dicha constitución podrá realizarse bien mediante ingreso en metálico, títulos de la Deuda Pública o valores asimilados en la Caja General de Depósitos o sus sucursales, bien mediante aval de Entidad financiera o de fianzamiento legalmente reconocida.

3. La fianza se constituirá a disposición indistinta de la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de las Direcciones Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas que ostenten competencias delegadas en relación con las obligaciones a las que esté afectada. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determinará su cuantía para los distintos supuestos, así como el plazo y condiciones de reposición cuando haya sido total o parcialmente utilizada, en razón de la especificidad de cada tipo de transporte o actividad, con arreglo a lo dispuesto en este Reglamento.

4. Cuando el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones así lo autorice, y ello resulte compatible con el eficaz cumplimiento del fin de garantía perseguido con las fianzas, las asociaciones o federaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte a las que se refiere el artículo 56 u otras Entidades respecto a las cuales ello expresamente se prevea, podrán establecer fianzas colectivas en favor de aquellos de sus miembros que expresamente determinen, quedando los mismos exonerados de constituir individualmente la fianza en los términos previstos anteriormente. Las cuantías de las fianzas colectivas se reducirán en relación con el importe que correspondería por aplicación de la suma de las fianzas individuales a las que sustituyan, en los términos y porcentajes que el referido Ministro determine, sin que dicha reducción pueda superar el 85 por 100 de dicha suma.

Las fianzas colectivas responderán por las mismas causas y límites establecidos para las individuales, pudiendo constituirse bajo cualquiera de las modalidades previstas en el apartado 2 anterior.

## CAPITULO IV

### Cooperativas

Art. 52. 1. Las personas que formen parte de cooperativas de trabajo asociado de transporte o de actividades auxiliares o complementarias del transporte por carretera, a las que se refiere el artículo 60 de la LOTT, no podrán obtener personalmente, mientras formen parte de las mismas, títulos administrativos habilitados correspondientes a la actividad que realice la cooperativa, debiendo transmitir a ésta todos los que, en su caso, anteriormente poseyeran o bien renunciar a los mismos.

2. Las cooperativas de trabajo asociado a que se refiere el punto anterior tendrán, a efectos de la normativa de ordenación del transporte, la consideración de Empresas de transporte o de la actividad auxiliar o complementaria a la que en cada caso estén dedicadas, correspondiéndoles los mismos derechos y obligaciones que al resto de las Empresas.

3. Las cooperativas de trabajo asociado deberán transmitir a los socios que dejen de formar parte de las mismas, los títulos habilitantes que éstos aportaron en el momento de su incorporación, siempre que éstos así lo soliciten y hayan permanecido en la cooperativa el tiempo mínimo que para ello se determine en sus estatutos, el cual no podrá ser superior a tres años. A tal efecto serán de aplicación las normas generales sobre transmisión de autorizaciones, debiendo cumplir el adquirente las condiciones personales exigidas para el ejercicio del transporte o de

la actividad a que dichos títulos se refieran. Cuando se trate de autorizaciones de transporte discrecional de viajeros correspondientes a vehículos adscritos a servicios regulares, dicha transmisión estará condicionada a que la cooperativa justifique la disposición del número mínimo de vehículos provistos de autorización de transporte discrecional que deban estar adscritos al servicio del transporte regular.

Art. 53. 1. Las personas que formen parte de las cooperativas de transportistas o de las sociedades de comercialización, reguladas en el artículo 61 de la LOTT, independientemente de los servicios comercializados a través de éstas, podrán realizarse otros que contraten por sí mismas, sin perjuicio de la obligatoriedad de las reglas sobre dicha cuestión, en su caso, establecidas en los estatutos de la correspondiente cooperativa o sociedad de comercialización.

2. Las Sociedades de comercialización agrupan a las Empresas de transporte para la realización de funciones de captación de cargas, contratación de servicios y comercialización para sus socios, análogas a las legalmente atribuidas a las cooperativas de transportistas, estando sometidas al mismo régimen jurídico de ordenación del transporte que éstas, si bien revisten forma jurídica societaria. Podrán formar parte de las Sociedades de comercialización tanto personas físicas como jurídicas.

3. El capital social de las cooperativas de transportistas y de las Sociedades de comercialización habrá de ser superior a 10.000.000 de pesetas. La participación de cada uno de los socios en dicho capital no podrá guardar una desproporción manifiesta con la capacidad de carga de los vehículos amparados por autorizaciones de las que sean titulares, pudiéndose determinar a tal efecto por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, con el fin de evitar la mencionada desproporción, las reglas pertinentes.

Los socios de las cooperativas de transportistas y de las Sociedades de comercialización deberán ser en todo caso titulares de autorizaciones de transporte público, no pudiendo, por el contrario, las referidas Entidades ser titulares de dichas autorizaciones.

4. Los Estatutos de las cooperativas de transportistas y de las Sociedades de comercialización habrán de ser visados por el órgano competente de la Administración de Transportes, debiendo inscribirse las mismas en la Subsección que a tal efecto existirá en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte por Carretera.

5. Lo dispuesto en este artículo y en el anterior se entenderá sin perjuicio de la aplicación en todo lo no expresamente previsto del régimen establecido en la normativa específica reguladora de las cooperativas.

## CAPITULO V

### Colaboración de las Asociaciones Profesionales con la Administración

Art. 54. Las funciones de colaboración del sector empresarial del transporte por carretera con la Administración previstas en la legislación vigente, así como la participación en el Comité Nacional de Transportes por Carretera en representación de dicho sector, estarán reservadas a las asociaciones profesionales de transportistas y de Empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, debidamente inscritas en la Sección correspondiente del Registro, regulado en el artículo 49 que ostenten una representación significativa.

Art. 55. 1. La representatividad, a efectos de su colaboración y participación en funciones administrativas, de las asociaciones profesionales de transportistas y de Empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, se hará constar en el Registro a que se refiere el artículo 49. Dicha representatividad se establecerá en relación con cada una de las distintas clases o modalidades de transporte por carretera o de actividades auxiliares o complementarias de éste que constituyan Sección o Subsección en el Comité Nacional de Transportes por Carretera, determinándose la misma en función de los siguientes criterios:

a) Para cada clase o modalidad de transporte la representatividad vendrá determinada en función del número de Empresas miembros de casa asociación y del número de autorizaciones referidas a vehículos concretos de que sean titulares dichas Empresas, contando a estos efectos las autorizaciones referidas a semirremolques y las de la clase TD, como media autorización, y las internacionales temporales o multilaterales, por su valor de conversión o equivalencia respecto a las autorizaciones al viaje.

b) La representatividad de las Asociaciones de agencias, transitarios y almacenistas-distribuidores se determinará en función del número de empresas asociadas y de autorizaciones de sede central o de sucursales de las que las mismas sean titulares.

c) La representatividad de las Asociaciones de arrendadores de vehículos se determinará en función del número de Empresas asociadas y de las autorizaciones de las que las mismas sean titulares.

2. Salvo que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en razón a las variaciones que se produzcan en la configuración del mercado de los transportes, especialmente respecto a número de empresas, títulos habilitantes y vehículos, a propuesta del Comité

Nacional de Transportes por Carretera, establezca un criterio diferente, las representatividades previstas en los apartados a), b) y c) del punto anterior se medirán de acuerdo con las siguientes fórmulas:

Representatividad de las Empresas a que se refieren los apartados a) y c) del punto anterior =  $0,20 \times$  número de Empresas asociadas +  $0,80 \times$  número de autorizaciones o de vehículos legalmente autorizados para realizar transporte de los que sean titulares las Empresas asociadas para la modalidad de transporte o actividad de que se trate.

Representatividad de las Empresas a que se refiere el apartado b) del punto anterior =  $0,80 \times$  número de Empresas asociadas +  $0,20 \times$  número de autorizaciones de sede central y de sucursales de las que sean titulares las empresas asociadas para la actividad de que se trate.

3. A efectos de la determinación de la representatividad a que se refiere el punto anterior, las asociaciones deberán suministrar a la Administración los correspondientes datos y actualizar los mismos en la forma y condiciones que, con el fin de facilitar y agilizar la constatación de la referida representatividad, establezca el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Art. 56. 1. De conformidad con lo previsto en el artículo 57 de la LOTT las Asociaciones profesionales de transportistas y de Empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, debidamente inscritas en el Registro a que se refiere el artículo 49, y que superen los límites de afiliación que, en su caso, a fin de garantizar un adecuado grado que, en su caso, a fin de garantizar un adecuado grado de representatividad, determine el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, sin perjuicio de otras funciones que le sean propias, tendrán las siguientes facultades de colaboración con la Administración:

a) Colaborar en las funciones de gestión y trámite propias de la Administración de Transporte, que, en su caso, ésta les encomiende, entre las cuales podrán incluirse la preparación de escritos y expedientes y la compulsa de documentos.

b) Constituir en los casos previstos por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones las fianzas colectivas que garanticen el cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones frente a la Administración de Transportes de los miembros de la asociación, quedando los asociados consecuentemente exonerados de constituir de forma individual la fianza prevista en el artículo 51.

c) Participar en los órganos consultivos o de asesoramiento que se constituyan por la Administración para asuntos relacionados con el transporte, y, especialmente, en el Comité Nacional de Transportes por Carretera.

d) Acreditar ante la Administración de Transportes el cumplimiento por parte de sus socios de los requisitos o circunstancias que aquella expresamente prevea.

e) Ser consultadas directamente por la Administración y participar en el procedimiento de elaboración de proyectos normativos y de adopción de acuerdos administrativos cuando expresamente se les requiera a tal efecto.

f) Promover iniciativas normativas, planificadoras, de inspección, o de otro tipo, ante la Administración, tendentes a la mejor ordenación del transporte.

2. La actuación ante la Administración de Transportes, en representación de sus socios, de las asociaciones profesionales de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio de 1958.

Art. 57. El Comité Nacional de Transportes por Carretera es el cauce de participación integrada de las empresas del sector del transporte en las actuaciones administrativas que les afecten. Dicho Comité estará estructurado en dos Departamentos, uno de Transporte de Viajeros y otro de Transporte de Mercancías, los cuales, a su vez, estarán divididos en Secciones.

Las secciones serán las siguientes:

#### A) Departamento de Transporte de Viajeros:

Sección de transporte público regular de uso general interurbano de viajeros en autobús.

Sección de transporte público discrecional y regular de uso especial interurbano de viajeros en autobús.

Sección de transporte público urbano de viajeros en autobús.

Sección de transporte público de viajeros en vehículos de turismo.

Sección de transporte público sanitario.

Sección de agencias de viajes.

Sección de arrendadores de vehículos sin conductor.

Sección de arrendadores de vehículos con conductor.

#### B) Departamento de Transporte de Mercancías:

Sección de transporte público de mercancías en vehículos ligeros.

Sección de transporte público interior de mercancías en vehículos pesados.

Sección de transporte público internacional de mercancías.

Sección de agencias de transportes de mercancías de carga completa.

Sección de agencias de transportes de mercancías de carga fraccionada.

Sección de transitarios.

Sección de almacenistas-distribuidores.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y oído el propio Comité Nacional de Transportes por Carretera, podrá establecer otras Secciones adicionales o sustitutivas de las anteriores para los tipos de transporte o actividades auxiliares y complementarias cuya especialidad lo justifique, así como crear Subsecciones dentro de las Secciones cuando ello resulte justificado.

Art. 58. 1. Las asociaciones profesionales estarán representadas en las distintas secciones y, en su caso, subsecciones del Comité con un número de votos igual al porcentaje de representatividad que las mismas tengan, por aplicación de los criterios establecidos en el artículo 55, en relación con el conjunto de asociaciones que formen parte de la sección de que se trate. Las fracciones de dichos porcentajes inferiores a la unidad se suprimirán adoptando la cifra anterior o posterior según que las mismas sean respectivamente iguales o inferiores a 0,5 o superiores a dicha fracción.

La representatividad correspondiente a las Empresas de transporte regular interurbano de uso general en autobús, en relación con los vehículos adscritos a los servicios regulares, se producirá únicamente en la Sección de transporte regular interurbano, aunque dichos vehículos estén provistos de autorización de transporte discrecional.

2. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, con el fin de procurar un eficaz funcionamiento del Comité, asegurando la debida representatividad de sus miembros, podrá determinar la exigencia de límites mínimos de afiliación, así como de implantación territorial, de las asociaciones, a efectos de posibilitar su participación en el Comité.

Art. 59. 1. Los Reglamentos de Organización y Funcionamiento del Comité Nacional de Transporte por Carretera serán aprobados de forma diferenciada por el Pleno de cada uno de los departamentos del mismo por mayoría absoluta, debiendo ser homologados por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Cuando no resulte posible la aprobación de los Reglamentos de Organización y Funcionamiento a través del procedimiento ordinario previsto en el párrafo anterior, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer Reglamentos provisionales que dejarán de aplicarse tan pronto como se disponga de los Reglamentos aprobados por el referido procedimiento ordinario.

2. Los informes, colaboraciones y actuaciones de todo tipo que correspondan al Comité serán realizados por la sección o secciones o, en su caso, subsecciones, primordialmente afectadas del Departamento de Transportes de Viajeros o de Transporte de Mercancías según corresponda, llevándose a cabo, en su caso, la correspondiente determinación por la Administración. Cuando un asunto afecte tanto al Departamento de Transporte de Viajeros como al de Transporte de Mercancías, cada uno de dichos Departamentos emitirá su informe de modo independiente.

Los correspondientes acuerdos, si hubiere lugar a ello, se adoptarán por mayoría simple, salvo que en los Reglamentos a que se refiere el punto anterior se establezca otro sistema, según el número de votos que, de conformidad con lo previsto en el artículo anterior, correspondan a cada asociación. Deberán en todo caso recogerse las posiciones minoritarias a efectos de su conocimiento y valoración por la Administración.

Art. 60. 1. Cuando las correspondientes actuaciones del Comité afecten a dos o más secciones, o a la totalidad de las mismas, del Departamento de Transporte de Viajeros, o del Departamento de Transporte de Mercancías, los acuerdos serán adoptados conjuntamente por las secciones afectadas o por el Pleno del Departamento correspondiente. A tal efecto el número de votos que corresponderá a cada sección serán los siguientes:

**A) Departamento de Transporte de Viajeros:**

Sección de transporte público regular de uso general interurbano de viajeros en autobús: 20 votos.

Sección de transporte público discrecional y regular de uso especial interurbano de viajeros en autobús: 30 votos.

Sección de transporte público urbano de viajeros en autobús: 15 votos.

Sección de transporte público de viajeros en vehículos de turismo: 15 votos.

Sección de agencias de viajes: 15 votos.

Sección de transporte público sanitario: 5 votos.

Sección de arrendamiento de vehículos de viajeros sin conductor: 7 votos.

Sección de arrendamiento de vehículos de viajeros con conductor: 3 votos.

**B) Departamento de Transporte de Mercancías:**

Sección de transporte público de mercancías en vehículos ligeros: 15 votos.

Sección de transporte público interior de mercancías en vehículos pesados: 40 votos.

Sección de transporte público internacional de mercancías: 20 votos.

Sección de agencias de transporte de mercancías de carga completa: 15 votos.

Sección de agencias de transporte de mercancías de carga fraccionada: 15 votos.

Sección de transitarios: 10 votos.

Sección de almacenistas-distribuidores: 5 votos.

Los números de votos expresados podrán ser modificados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del propio Comité Nacional de Transportes por Carretera, de acuerdo con las variaciones que el peso del subsector del transporte representado en cada sección del Comité experimente respecto al total de los sectores del transporte representados en las demás. El referido Ministerio determinará asimismo el número de votos que correspondan a las nuevas secciones o subsecciones que, en su caso, se establezcan.

A efectos de las votaciones que afecten a más de una sección, el número de votos que correspondan a cada sección se dividirá entre las asociaciones que integren la misma según los respectivos porcentajes de representatividad a que se refiere el artículo 58, y se adoptarán los correspondientes acuerdos en función de la suma de los votos de dichas asociaciones.

2. Lo dispuesto en el punto anterior se entenderá sin perjuicio de que la Administración pueda recabar de forma diferenciada el informe de dos o más secciones del Comité.

### TITULO III

#### Transportes regulares de viajeros

##### CAPITULO PRIMERO

###### Establecimiento de servicios regulares permanentes de uso general

Art. 61. 1. Son transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general los que se llevan a cabo de forma continuada para atender necesidades de carácter estable, y van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

2. La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte 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.

3. Dicho establecimiento o creación se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o de los particulares, 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.

4. Los particulares, u otras Entidades públicas o privadas, podrán promover el acuerdo de establecimiento de los servicios a que se refiere este capítulo realizando al efecto la correspondiente solicitud en la que figuren los datos esenciales del servicio que se proponga. Sin embargo, dicha solicitud únicamente dará lugar a la tramitación tendente a la implantación del servicio, regulada en los siguientes artículos, cuando razones objetivas y generales de interés público apreciadas por la Administración, hagan que el establecimiento del servicio parezca en principio procedente, denegándose en caso contrario de forma inmediata la correspondiente petición, la cual, en todo caso, no implicará ningún tipo de derecho o preferencia del solicitante en la adjudicación del servicio.

5. En la creación de nuevos servicios deberán respetarse las previsiones que, en su caso, se encuentren establecidas en los programas o planes de transporte, y éstos deberán ser objeto de las necesarias actualizaciones cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente con posterioridad a su aprobación. Asimismo, serán objeto de las referidas actualizaciones cuando incluyan servicios cuya creación o mantenimiento se demuestren posteriormente injustificados.

Cuando se trate de la implantación de servicios no previstos, el plan se entenderá modificado por el acuerdo de establecimiento de éstos; cuando se trate de la no creación o supresión de servicios previstos, el plan deberá ser previamente modificado de acuerdo con idénticas reglas a las establecidas para su aprobación.

Art. 62. 1. Para realizar el establecimiento de los servicios a que se refiere este capítulo será necesario que la Dirección General de Transportes Terrestres pruebe de oficio, o a instancia de los particulares según lo previsto en el punto 4 del artículo anterior, un anteproyecto, en el que habrán de incluirse:

1.º Memoria justificativa de la necesidad del servicio y de la procedencia de su establecimiento.

2.º Descripción detallada de los tráficos a realizar y plano de los itinerarios previstos, con los datos principales de las poblaciones

comprendidas en el mismo, y de los puntos de parada, así como de las coincidencias relevantes de itinerario con otros servicios preexistentes. Deberá expresarse el número de expediciones a realizar y el calendario de las mismas.

3.º Relación de los medios materiales necesarios para la prestación, con referencia al número de vehículos o, en su caso, al número total de plazas que hayan de ofrecerse, características de los vehículos y, en su caso, a las instalaciones fijas precisas.

4.º Plazo previsto para la concesión de explotación del servicio.

5.º Evaluación del volumen de los tráficos que se pretenden servir.

6.º Estudio económico de las condiciones de explotación, en el que se reflejará la estructura de costes del servicio de acuerdo con las partidas aprobadas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, así como el índice de ocupación previsto, determinándose los costes vehículo-kilómetro y viajero-kilómetro.

7.º Las demás circunstancias que siendo precisas para determinar la necesidad del servicio, su configuración o su régimen de explotación que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en su caso, determine.

No procederá la aprobación de los anteproyectos ni la continuación en la tramitación del expediente cuando de los estudios técnicos realizados y apreciados por la Administración se deduzca la improcedencia del establecimiento del servicio, salvo que se trate de servicios previstos en planes de transporte vigentes.

Art. 63. 1. La Dirección General de Transportes Terrestres remitirá un ejemplar del anteproyecto a cada una de las Comunidades Autónomas por las que discurre el itinerario del servicio, así como a las correspondientes Delegaciones del Gobierno o Gobiernos Civiles, y acordará la apertura de un periodo de información pública por un plazo de treinta días previo anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

2. A dicha información serán llamados expresamente y directamente los concesionarios de servicios regulares de la misma clase que pudieran resultar directa o indirectamente afectados por el nuevo servicio, recabándose asimismo los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las Comunidades Autónomas afectadas.

3. Durante el plazo señalado en el punto 1, el anteproyecto estará expuesto para su libre examen en la Dirección General de Transportes Terrestres y en la sede de los órganos competentes de las Comunidades Autónomas afectadas, y los particulares, Empresas de transporte, asociaciones de transportistas y demás entidades públicas y privadas podrán formular las observaciones que estimen convenientes.

4. Finalizado el periodo de información pública a que se refiere el punto 1, y dentro de los quince días siguientes, las Comunidades Autónomas afectadas emitirán sus informes y remitirán los mismos, junto con las observaciones presentadas ante ellas por los particulares, a la Dirección General de Transportes Terrestres. En dicho plazo máximo deberán ser emitidos asimismo los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Las Delegaciones del Gobierno o los Gobiernos Civiles además de la posibilidad general de realizar las observaciones que estimen convenientes, cuando se trate de líneas que discurren por Comunidades Autónomas que, en su caso, no hayan asumido las competencias delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, o por las ciudades de Ceuta y Melilla, realizarán las funciones que en este punto y en los anteriores se atribuyen a las Comunidades Autónomas.

5. Una vez finalizado el periodo de información pública y recibidos los informes o transcurridos los plazos establecidos, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones a propuesta de la Dirección General de Transportes Terrestres, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos en relación con el anteproyecto formulado, resolverá en relación con la procedencia de establecimiento del servicio, realizando las modificaciones sobre aquél que resulten pertinentes y aprobando, en su caso, el proyecto que servirá de base al pliego de condiciones conforme al cual se adjudicará la explotación del mismo.

6. Cuando, con ocasión de la tramitación del establecimiento del servicio, se alegue la existencia de soluciones más adecuadas para su prestación de acuerdo con lo previsto en este Reglamento, tales como modificaciones de concesiones preexistentes, unificaciones de éstas, o prestación de los servicios de dos o más concesiones con los mismos vehículos sin solución de continuidad, y se solicite la aprobación alternativa de alguna de estas soluciones, la Administración decidirá en relación con dicha solicitud previamente a la adopción, en su caso, del acuerdo de establecimiento del servicio, sin que a tal efecto sea necesaria la apertura de un procedimiento independiente.

La realización de unificaciones o modificaciones en concesiones preexistentes como alternativa al establecimiento de un nuevo servicio podrá ser en todo caso llevado a cabo de oficio por la Administración cuando con motivo de la tramitación tendente a dicho establecimiento quede justificado que las referidas unificaciones o modificaciones

constituyen la solución más adecuada. Deberá en todo caso respetarse el equilibrio económico de las concesiones preexistentes.

Art. 64. 1. Los tráficos constitutivos de cada servicio vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar los viajeros que se desplazan entre los mismos.

2. Los nuevos servicios que sean creados no podrán cubrir tráficos coincidentes con los que se hallen ya atendidos por otros servicios regulares permanentes de uso general preexistentes.

No procederá tampoco el establecimiento de nuevos servicios cuando, aun sin existir una coincidencia absoluta de los tráficos previstos en los mismos con los de otros servicios preexistentes, los nuevos servicios hayan de realizar tráficos que tengan su origen o destino en otros núcleos que por su proximidad a los anteriores y número de habitantes, supongan atender demandas de transporte sustancialmente coincidentes.

Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de la coincidencia de tráficos, las paradas del servicio preexistente entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.

3. Cuando los tráficos entre las mismas localidades puedan realizarse por itinerarios o infraestructuras diferentes, ya sean las mismas consecuencia de modificaciones en la red viaria o tuvieran carácter preexistente, se entenderá que se trata de tráficos coincidentes, salvo que los tráficos parciales intermedios justifiquen la creación de servicios diferenciados o la utilización del nuevo itinerario suponga la creación de un servicio cualitativamente diferente y no exista una competencia improcedente entre ambos servicios, debiendo informar sobre dichas cuestiones el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

La Administración podrá, en todo caso, modificar el itinerario por el que se realicen los tráficos de los servicios existentes cuando haya dos o más posibles, así como determinar la prestación simultánea del servicio por más de uno de ellos, siempre y cuando ello no implique un cambio cualitativo del servicio.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer reglas generales para objetivar la apreciación del carácter cualitativamente diferente de los servicios a que se refiere este punto.

Art. 65. 1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, podrán autorizarse tráficos coincidentes con los de otros servicios preexistentes en los siguientes supuestos:

a) Cuando el servicio deba prestarse en la zona de influencia de núcleos urbanos de más de 50.000 habitantes de población de derecho, hasta las distancias máximas siguientes medidas en línea recta desde el centro de dichos núcleos:

Poblaciones de más de un millón de habitantes, 20 kilómetros.

Poblaciones de entre 500.000 y un millón de habitantes, 15 kilómetros.

Poblaciones de entre 150.000 y 500.000 habitantes, 10 kilómetros.

Poblaciones de entre 50.000 y 150.000 habitantes, cinco kilómetros.

No obstante, mediante acuerdo conjunto del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y del órgano competente de la Comunidad Autónoma afectada, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, podrá establecerse en relación con poblaciones concretas distancias distintas de las que resultarían de la aplicación de las anteriores reglas generales.

Habrà de tratarse de concesiones globalmente distintas y deberá justificarse en el expediente la procedencia del establecimiento del tráfico coincidente de que se trate.

b) En los tráficos de competencia municipal coincidentes con otros de servicios interurbanos que se desarrollen dentro de un mismo término municipal, según lo previsto en el artículo 142.

c) Cuando siendo insuficientes las expediciones realizadas por la línea preexistente para atender debidamente las nuevas necesidades surgidas, el titular de aquélla, ante el requerimiento de la Administración para que lleve a cabo las modificaciones precisas, manifieste expresa o tácitamente su desinterés en atenderlas, y la Administración no decida imponerlas con carácter forzoso.

d) En los supuestos a que se refiere el punto 3 del artículo anterior.

2. La Administración establecerá en los servicios en los que se produzcan coincidencias de tráfico con otros, las medidas que, en su caso, resulten precisas para coordinar y armonizar las condiciones de prestación, tales como el régimen tarifario, la frecuencia y horario de las expediciones u otras con el fin de impedir competencias desleales o perturbadoras, pudiendo determinarse en relación con los tráficos afectados condiciones diferentes a las que rijan para el resto de los tráficos de las concesiones de que se trate.

## CAPITULO II

## Adjudicación de la explotación de los servicios regulares permanentes de uso general

Art. 66. 1. La prestación de los servicios públicos regulares permanentes de transportes de viajeros de uso general se realizará como regla general por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su explotación, la cual realizará la misma a su riesgo y ventura.

No obstante, cuando existan razones especiales que lo justifiquen, las cuales deberán acreditarse en el expediente, y previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, la Administración podrá decidir que la explotación se lleva a cabo a través de las fórmulas de gestión interesada o sociedad mixta en los términos previstos en la legislación de contratos del Estado, siendo aplicables para la selección de la empresa con la que se contrate análogas reglas a las establecidas en este capítulo para la adjudicación de las concesiones.

2. Por excepción a lo previsto en el punto anterior, procederá la gestión pública directa de un servicio sin la realización del correspondiente concurso cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o naturaleza del mismo o sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretendan conseguir o cuando venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico-social.

La apreciación de las citadas circunstancias corresponderá al Gobierno, de conformidad con el siguiente procedimiento:

a) Iniciativa del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de conformidad con el proyecto elaborado por la Dirección General de Transportes Terrestres en el que se justifique la circunstancia que obliga a la gestión pública directa.

b) Trámite de información pública durante un plazo de treinta días.

c) Informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera.

d) Informe de las Comunidades Autónomas por las que vaya a discurrir el servicio.

Cuando se trate de servicios urbanos, el acuerdo de prestación directa deberá ser tomado por el Ayuntamiento de que se trate, al que corresponderán las funciones en otro caso atribuidas al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y al Gobierno, siendo por lo demás exigibles los requisitos anteriormente mencionados, si bien los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera serán sustituidos por los de los órganos correspondientes, que, en su caso, existan en las correspondientes Comunidades Autónomas.

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

Art. 67. 1. La duración de las concesiones se establecerá en el título concesional de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de vehículos e instalaciones. Se tendrán en cuenta asimismo el volumen de tráfico, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación.

Dicha duración no podrá ser inferior a ocho años ni superior a veinte.

2. Cuando finalice el plazo concesional sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario, a requerimiento de la Administración, prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado a continuar la misma durante un plazo superior a doce meses.

Art. 68. 1. Para el otorgamiento de las concesiones correspondientes a servicios regulares permanentes de viajeros de uso general se seguirá el procedimiento de concurso. Dicho concurso será convocado y resuelto por la Dirección General de Transportes Terrestres.

2. En el citado concurso servirá de base al correspondiente pliego de condiciones jurídicas, económicas, técnicas y administrativas el proyecto aprobado por la Administración, incluyéndose además las especificaciones que la Dirección General de Transportes Terrestres considere conveniente introducir para satisfacer más adecuadamente el interés público, siempre que respeten las previsiones del proyecto aprobado.

Cuando se trate de concesiones motivadas por la conclusión del plazo de duración de otras anteriores o por la extinción de éstas debida a otras causas, la Administración podrá realizar las modificaciones sobre el proyecto originario de prestación del servicio que el interés público reclame, sirviendo el proyecto así modificado de base al correspondiente pliego de condiciones. No obstante, cuando dichas modificaciones afecten a aspectos fundamentales, siendo susceptibles de modificar la

naturaleza del servicio, habrá de realizarse la correspondiente tramitación como si de un nuevo servicio se tratase.

3. Se harán constar en el pliego de condiciones las siguientes circunstancias:

Primera.-Los tráficos que puedan realizarse, según la definición de los mismos contenida en el punto 1 del artículo 64.

Segunda.-Los correspondientes itinerarios, definidos por las carreteras por las que discurre el servicio.

Tercera.-El calendario de prestación del servicio, las expediciones mínimas y, en su caso, las complementarias.

Cuarta.-El número mínimo de vehículos, pudiendo incluirse los necesarios para atender intensificaciones de tráficos o número mínimo de plazas ofrecidas, con especificación de las características de los vehículos o excepcionalmente, en su caso, de la excepción de estar amparados por autorizaciones de transporte discrecional. Podrá prevverse, asimismo, la necesidad de disponer de los correspondientes vehículos amparados por autorizaciones de transporte discrecional previamente a la celebración del concurso.

Quinta.-Las instalaciones que, en su caso, resulten necesarias.

Sexta.-El régimen tarifario.

Séptima.-Los plazos de amortización de vehículos e instalaciones, y de obligatoriedad de sustitución de los mismos.

Octava.-El plazo de la concesión.

Novena.-Las restantes circunstancias económicas o técnicas del servicio.

Art. 69. 1. Las anteriores condiciones establecidas en el pliego de condiciones se clasificarán de la siguiente manera:

a) Condiciones esenciales, que deberán ser respetadas por las distintas ofertas, las cuales no podrán introducir variaciones en las mismas; deberán figurar como tales los tráficos a realizar, el plazo de duración de la concesión y las demás circunstancias a las que expresamente se atribuya dicho carácter esencial en el pliego de condiciones.

Tendrá asimismo carácter de condición esencial el itinerario, salvo que en el pliego se contemple como condición de carácter orientativo. Podrán incluirse varios itinerarios alternativos.

b) Condiciones con carácter de requisito mínimo, que podrán ser mejoradas por las distintas ofertas, siempre y cuando se respete el mínimo establecido; tal carácter tendrán el número mínimo de vehículos o número mínimo de plazas ofertadas, las características técnicas de los vehículos, el calendario y número mínimo de expediciones y las demás a las que se atribuya dicho carácter en el pliego de condiciones.

c) Condiciones de carácter orientativo, que podrán ser modificadas por las distintas ofertas en los términos que cada licitador estime convenientes; tendrán tal carácter las tarifas, los horarios, los plazos de amortización y las instalaciones fijas, siempre que cualquiera de ellos no haya sido establecido en el pliego de condiciones con otro carácter, así como cualesquiera otras que no se hayan determinado expresamente en el pliego como condiciones esenciales o como requisito mínimo.

2. Las Empresas concursantes podrán, dentro de los límites en su caso establecidos, formular ofertas que incluyan precisiones, ampliaciones o modificaciones de las condiciones no esenciales del servicio que figuren en el correspondiente pliego, acompañadas de un estudio técnico y económico que justifique la viabilidad y procedencia de las mejoras propuestas.

Podrán asimismo proponer condiciones de explotación coordinada con otros servicios o la unificación con otras concesiones que su posición en el mercado les permita ofrecer.

Art. 70. 1. El concurso será anunciado en el «Boletín Oficial del Estado», y se señalará un plazo no inferior a treinta días para la presentación de proposiciones, las cuales deberán ir dirigidas a la Dirección General de Transportes Terrestres.

2. Al concurso podrán concurrir las Empresas que reúnan los requisitos previstos en el artículo 48 de la LOTT y 42 de este Reglamento, y las que expresamente se determinen en el correspondiente pliego de condiciones y tengan su justificación en las características del servicio de cuya explotación se trate de acuerdo con el proyecto del mismo.

Podrán asimismo concurrir al concurso de forma conjunta varias Empresas haciendo una única oferta de acuerdo con lo que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones en su caso determine, siempre que adquieran formalmente el compromiso de constituir, en caso de que dicha oferta resultara la seleccionada, una persona jurídica a la que se realizaría la adjudicación definitiva.

Art. 71. 1. Las Empresas que deseen concursar deberán presentar fianza provisional en metálico, deuda pública o valores asimilados por un importe igual al 2 por 100 de la recaudación anual prevista con arreglo a las condiciones determinantes de la misma incluidas en el pliego de condiciones. La Administración realizará a tal efecto la oportuna concreción en dicho pliego de condiciones.

A los efectos anteriores, se admitirá la garantía mediante aval en la forma prevista en la legislación vigente.

2. La documentación que habrán de presentar los concursantes se contendrá en dos sobres cerrados y firmados por el licitador o persona



que le represente, en los que se harán constar los datos de identificación de quien formula la proposición y del servicio objeto de concurso.

Dentro de uno de los sobres se incluirá la proposición económica, que contendrá el plan de explotación propuesto ajustado al pliego de condiciones, el correspondiente estudio económico justificativo de la tarifa que se proponga y una Memoria explicativa de las concreciones sobre las condiciones no esenciales contenidas en el pliego de bases que la proposición realice, así como una previsión del personal que se prevé utilizar con referencia a su suficiencia para atender las necesidades del servicio cumpliendo la normativa vigente sobre tiempos de conducción y descanso.

El otro sobre contendrá:

El resguardo acreditativo de la constitución de la fianza provisional en la Caja General de Depósitos o en sus sucursales.

Los documentos que acrediten la personalidad y capacidad del concursante.

La documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos generales de capacidad económica, honorabilidad y capacitación profesional y, en su caso, de las condiciones especiales de capacidad o solvencia, cuando así se exija en el pliego de condiciones, pudiendo en otro caso acreditar los referidos requisitos generales y condiciones al adjudicatario provisional antes de la adjudicación definitiva.

La documentación acreditativa de las demás circunstancias exigidas o previstas en el pliego de condiciones.

Art. 72. 1. La Mesa del concurso será presidida por el Director general de Transportes Terrestres o funcionario de dicha Dirección General en quien delegue y estará integrada además por:

Dos Vocales nombrados por el Director general de Transportes Terrestres entre funcionarios de la Dirección General.

Un Abogado del servicio jurídico del Departamento.

Un Delegado de la Intervención General del Estado.

Un Secretario, designado por el Presidente de la Mesa entre funcionarios de la Dirección General de Transportes Terrestres, pudiendo recaer dicho puesto en uno de los dos Vocales funcionarios de dicha Dirección General.

2. La Mesa del concurso se constituirá en las dependencias de la Dirección General de Transportes Terrestres el día y hora señalados en el anuncio de licitación, con el fin de efectuar la apertura de las proposiciones.

3. Serán de aplicación, en relación con la celebración del acto público del concurso, las reglas establecidas en la normativa general de contratación administrativa, con las precisiones que en su caso, con el fin de contemplar adecuadamente las especificidades del sector del transporte, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4. La Mesa del concurso remitirá la documentación presentada por las solicitudes admitidas a los servicios técnicos de la Dirección General de Transportes Terrestres que, tras los estudios oportunos, formularán la propuesta de adjudicación, la cual corresponderá al Director general de Transportes Terrestres.

La Dirección General de Transportes Terrestres podrá auxiliarse de una comisión o grupo técnico de valoración, cuyas reglas de actuación establecerá, y de la que podrán formar parte, además de los técnicos de la Administración, otras personas designadas a propuesta de los sectores sociales afectados y, especialmente, de las Asociaciones de usuarios, de transportistas, de las Comunidades Autónomas y de los sindicatos.

Art. 73. 1. En la valoración de las proposiciones formuladas y en la consiguiente resolución del concurso, se tendrán en cuenta las circunstancias de todo orden que concurren en las distintas ofertas y en las Empresas que las formulan, sin atender exclusivamente al contenido económico de aquéllas, de acuerdo con los criterios de valoración expuestos en los puntos siguientes o, en su caso, los específicos establecidos en los pliegos de condiciones.

2. Se valorará cada uno de los componentes de la oferta en virtud de su importancia para la prestación del servicio.

En especial, serán objeto de dicha valoración las concreciones que sobre tarifas, frecuencia de expediciones, características y antigüedad de los vehículos e instalaciones, compromiso de absorber al personal del antiguo concesionario cuando proceda, y calidad y seguridad del servicio realicen los distintos licitadores.

Serán objeto de valoración específica, asimismo, en su caso, la capacidad, solvencia y experiencia del licitador, y las mejoras que su posición en el mercado de transporte le permita en su caso realizar.

Por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones con carácter general, y en los pliegos de condiciones con carácter específico, se establecerán módulos concretos de valoración, con el fin de procurar la adecuada objetivación y concreción de ésta.

3. En el supuesto de que la oferta que, en su caso, hubiese presentado el anterior concesionario, mereciera una valoración global similar a la mejor o mejores del resto de las ofertas presentadas, tendrá preferencia sobre éstas, siempre que la prestación del servicio se haya realizado en condiciones adecuadas. Se entenderá, a los efectos previstos en el párrafo anterior, que el servicio se ha prestado en condiciones

adecuadas cuando el fin de la concesión no se haya debido a caducidad o renuncia y no haya sido sancionado en ninguno de los tres años naturales anteriores al de la finalización del plazo concesional ni en éste por la comisión de tres o más infracciones de carácter muy grave, o de siete o más de carácter grave, realizándose a tal efecto el correspondiente cómputo acumulando a las infracciones graves las muy graves cuando estas últimas no alcancen el número de tres.

Se entenderá que se produce la similitud de ofertas a que se refiere el párrafo anterior cuando, existiendo valoración cuantitativa, la oferta del anterior concesionario mereciera una valoración que no difiera de la mejor de las restantes en más del 5 por 100 de la puntuación máxima posible.

4. En cualquier caso, deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones económicas o de prestación del servicio temerarias pudiendo a tal efecto el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones establecer reglas objetivas para medir dicha temeridad.

Asimismo, se desestimarán las ofertas que establezcan condiciones técnicamente inadecuadas o que, con los medios materiales y de personal propuestos, objetivamente no puedan garantizar en la forma debida la prestación del servicio en las condiciones exigidas u ofertadas y la continuidad del mismo.

Art. 74. 1. Una vez realizada la adjudicación provisional de la concesión de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, en el plazo de tres meses a no ser que el correspondiente pliego de condiciones determine otro diferente, el concesionario habrá de acreditar el cumplimiento de todos los requisitos necesarios para la prestación del servicio que no hayan sido exigidos en el trámite del concurso, así como la constitución de la fianza definitiva del servicio, cuyo importe será el 4 por 100 de la recaudación anual prevista conforme a los elementos determinantes de la misma contenidos en la oferta objeto de adjudicación, mediante cualquiera de las modalidades contempladas en el artículo 71.

2. La adjudicación definitiva de la concesión del servicio será publicada en el «Boletín Oficial del Estado», con las condiciones esenciales que la identifiquen, siendo los gastos correspondientes por cuenta del adjudicatario.

Dicha fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado» constituirá el día a partir del cual se iniciará el cómputo del plazo de la concesión.

3. El concesionario, salvo que de forma expresa figure en el pliego de condiciones un plazo diferente, dispondrá, a partir de la fecha de publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la adjudicación definitiva, de un plazo de tres meses, prorrogables por otros tres en los supuestos debidamente justificados, para iniciar la prestación de servicio.

La entrada en funcionamiento del servicio se hará constar en la correspondiente acta de inauguración, que será firmada por el concesionario y por el órgano administrativo competente.

4. Si el adjudicatario no constituye la fianza definitiva en el plazo determinado en el punto 1, renuncia a la adjudicación o, por cualquier causa, no inicia la prestación del servicio en el plazo establecido en el punto anterior, perderá la fianza provisional y sus derechos de adjudicatario. En dicho caso la Administración, salvo que decida declarar desierto el concurso, realizará la correspondiente adjudicación de servicio a la Empresa que en el concurso celebrado presentó la oferta que haya obtenido la mejor valoración después de la inicialmente escogida.

## CAPITULO III

### Explotación de las concesiones

Art. 75. 1. En el acta de inauguración del servicio se determinará geográficamente el itinerario del mismo, la ubicación concreta del punto o puntos de parada obligatoria de los vehículos en las localidades entre las que se realice el tráfico y, en su caso, los puntos de paradas técnicas.

La determinación de los puntos de parada que hayan de realizarse en suelo urbano o urbanizable, así como su modificación, se realizará previo informe o propuesta del Ayuntamiento afectado, con audiencia del concesionario y ponderando la incidencia en la prestación de los servicios incluidos en la concesión y en el tráfico urbano.

2. En las poblaciones que dispongan de estaciones de viajeros será preceptiva su utilización por las líneas de transporte interurbano, salvo que la Administración concedente del servicio, previo informe de correspondiente Ayuntamiento, autorice otros lugares de parada diferentes, lo cual podrá tener lugar en los siguientes casos:

a) Cuando las correspondientes Empresas dispongan de instalaciones propias con condiciones adecuadas.

b) Cuando existan razones objetivas de interés público y así se constate en el oportuno expediente, en el que deberá darse audiencia a correspondiente Ayuntamiento y al titular de la estación de viajeros.

3. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, salvo que el órgano concedente, previo informe del correspondiente Ayuntamiento imponga de forma expresa la obligatoriedad de utilizar la estación, ésta no será preceptiva para las líneas de corto recorrido que discurren en l.

zona de influencia de las ciudades de más de 50.000 habitantes, sin exceder de las distancias expresadas en el apartado a) del punto 1 del artículo 65.

Art. 76. 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 hayan sido aceptadas por la Administración.

2. Deberán ser admitidas a la utilización del servicio todas aquellas personas que lo deseen, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que no se sobrepasen las plazas ofrecidas en cada expedición.
- b) Que se abone el precio establecido para el servicio.
- c) Que se reúnan las condiciones mínimas de sanidad, salubridad e higiene necesarias, en evitación de cualquier riesgo o incomodidad para los restantes usuarios.
- d) Que no se porten objetos que por su volumen, composición u otras causas supongan peligro o incomodidad para los otros viajeros o el vehículo.
- e) Que no se alteren las normas elementales de educación y convivencia.
- f) Las demás que se determinen por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Art. 77. 1. En el título concesional se determinarán aquellas circunstancias de prestación del servicio incluidas en dicho título que pueden ser libremente modificadas por el concesionario en aras de una mejor gestión del mismo, dando cuenta, en su caso, a la Administración, que podrá prohibirlas cuando resulten contrarias al interés público o establecer límites concretos a su ejercicio.

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

Asimismo podrá realizar la Administración ampliaciones, reducciones o sustituciones de tráfico.

Las modificaciones en las condiciones de prestación y las ampliaciones, reducciones o sustituciones a que se refieren los dos párrafos anteriores se efectuarán, en todo caso, previa audiencia del concesionario.

3. En la aplicación de lo dispuesto en los puntos 1 y 2 anteriores deberán respetarse las limitaciones y condicionamientos generales establecidos en este capítulo en relación con la prohibición de coincidencia y la realización de modificaciones en los servicios.

Art. 78. 1. La prestación del servicio se ajustará a los tráfico autorizados en el título concesional.

2. Las modificaciones respecto a los tráfico determinados en el título concesional únicamente podrán realizarse cuando estén expresamente permitidas en dicho título o cuando sean autorizadas por la Administración.

3. Se considerarán a tal efecto modificaciones de los tráfico de la concesión:

- a) Las ampliaciones de los tráfico previstos consistentes en la incorporación de nuevas relaciones mediante hijuelas o prolongaciones del itinerario de la concesión.
- b) La realización de tráfico no expresamente previstos en el título concesional con itinerarios parciales comprendidos dentro del itinerario de la concesión.
- c) La supresión o segregación de los tráfico establecidos en el título concesional.
- d) La sustitución total o parcial del trayecto por el que discurra el itinerario por otro distinto, salvo que por ser los tráfico del anterior y del nuevo itinerario idénticos resulte de aplicación lo previsto en el punto siguiente.

4. La sustitución total o parcial del itinerario, consistente en la simple utilización de infraestructuras distintas, siendo idénticos los tráfico del anterior y del nuevo itinerario, no tendrá la consideración de modificación de los tráfico concesionales y bastará comunicarla con una antelación mínima de treinta días a la Administración, que podrá prohibirla o establecer límites concretos a la misma cuando en función de los nuevos tiempos de recorrido u otras circunstancias concretas se produzcan modificaciones sustanciales que afecten cualitativamente al servicio y no resulten procedentes.

Art. 79. Las modificaciones de tráfico a que se refiere el artículo anterior podrán ser realizadas por la Administración de oficio o a instancias del concesionario.

Cuando sea el concesionario quien realice la solicitud, la misma vendrá acompañada de una Memoria justificativa de la modificación propuesta, con expresión, en su caso, de los datos de población de las localidades y del área afectada que se pretenda incluir o suprimir en el itinerario de la concesión, plano y descripción de los nuevos recorridos, con expresión de los servicios con cuyo itinerario se produzca alguna coincidencia, previsión de las modificaciones en el número de usuarios,

repercusión económica y tarifaria, justificación de la disponibilidad de los medios materiales necesarios para la explotación y los demás que resulten precisos para la adopción de la decisión procedente que, en su caso, se determine por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Las mismas circunstancias deberán figurar en el expediente cuando éste sea incoado de oficio por la Administración.

La Dirección General de Transportes Terrestres acordará la apertura de un periodo de información pública de, al menos, quince días, y la comunicación expresa a las Comunidades Autónomas afectadas y, en su caso, a las Delegaciones del Gobierno o Gobiernos Civiles de las provincias situadas en las Comunidades Autónomas que no hayan asumido las delegaciones previstas en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, y en las ciudades de Ceuta y Melilla, y a los titulares de otros servicios con itinerarios coincidentes, y resolverá en relación con la modificación propuesta, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Art. 80. 1. Las modificaciones de las concesiones que consistan en la inclusión de nuevos tráfico no previstos en el título concesional estarán, en todo caso, subordinadas a que se respeten las reglas sobre prohibición de coincidencias con servicios preexistentes establecidas en los artículos 64 y 65.

La aprobación de modificaciones que consistan en la incorporación de nuevos tráfico estará condicionada a que quede justificada la carencia de entidad propia de los tráfico cuya inclusión en la concesión se pretenda para constituir una explotación económicamente independiente y los mismos tengan un carácter complementario respecto a ella.

2. Se considerará que el establecimiento de los nuevos tráfico como servicio independiente no resulta rentable cuando quede justificada la imposibilidad objetiva de su explotación rentable o cuando las tarifas que hubieran de aplicarse fueran manifiestamente más elevadas que las ofrecidas en su caso por el titular de la concesión que solicite la incorporación a la misma de los referidos tráfico.

Si existieran dudas por parte de la Administración en relación con los extremos a que se refiere el párrafo anterior podrá concursarse el nuevo tráfico como servicio independiente, quedando la autorización de modificación condicionada a que el concurso quede desierto, o a que deba adjudicarse con unas tarifas iguales o superiores a las ofertadas con anterioridad por el solicitante, siempre que el resto de las condiciones de prestación resulten equivalentes.

3. Las modificaciones de concesiones a que se refieren este artículo y los anteriores estarán condicionados al mantenimiento del equilibrio económico preexistente, realizándose a tal efecto las variaciones tarifarias que en su caso procedan.

Art. 81. 1. Los concesionarios estarán obligados a prestar el servicio de acuerdo con el calendario, las expediciones y los horarios establecidos por la Administración como condiciones concesionales.

2. El calendario de un servicio quedará establecido por la relación de los días de la semana, mes o año en que se prestará.

3. Las expediciones serán el conjunto de circulaciones independientes con horario diferenciado realizadas entre la totalidad o una parte de los núcleos de población comunicados por el servicio.

4. El horario quedará determinado por las horas de llegada y salida señaladas para las distintas expediciones en cada uno de los puntos de parada fija en el itinerario de la concesión.

5. El calendario, la relación de expediciones y los horarios de los servicios deberán ser expuestos al público en las estaciones de viajeros y en los locales de la Empresa abiertos al público.

Los concesionarios estarán obligados a facilitar la adecuada difusión de dichos datos a través de los medios más convenientes para ello.

6. Los concesionarios estarán obligados a facilitar a la Dirección General de Transportes Terrestres los datos relativos a la explotación del servicio que ésta, con carácter general, determine o con carácter individual solicite.

Art. 82. 1. La Administración, cuando existan razones objetivas que lo justifiquen, podrá, oído el concesionario, introducir modificaciones obligatorias en el calendario, número de expediciones y horario del servicio, manteniendo en todo caso el equilibrio económico de la concesión.

2. Salvo que en el título concesional esté expresamente previsto un régimen diferente, las modificaciones del calendario, número de expediciones u horario realizadas por el concesionario se ajustarán a las siguientes reglas:

Las modificaciones de calendario u horarios, así como la variación permanente del número de expediciones que consista en un aumento de las inicialmente establecidas en el título concesional, deberán ser comunicadas por los concesionarios a la Administración con una antelación mínima de quince días, pudiendo ésta en cualquier momento por razones de interés público debidamente justificadas, que deberán explicitarse, prohibirlas o establecer limitaciones a las mismas. No será necesaria la referida comunicación cuando se trate de aumentos coyunturales de expediciones para atender puntas de demanda.

Las modificaciones del número de expediciones que consistan en una disminución de las inicialmente establecidas en el título concesional deberán ser previamente autorizadas por la Administración.

3. Las comunicaciones y solicitudes de modificación a que se refiere el punto anterior deberán documentarse con una Memoria justificativa de las razones de las mismas.

Las modificaciones a que se refiere este artículo deberán ser, en todo caso, anunciadas al público con una antelación mínima de siete días.

Art. 83. 1. En el título concesional se determinará el número mínimo y la capacidad de los vehículos que deben estar adscritos a la prestación del servicio concesional, o el número mínimo de plazas ofrecidas y las condiciones técnicas y de seguridad que han de reunir dichos vehículos, así como su antigüedad máxima y otras características exigibles, de acuerdo con las circunstancias propias del tráfico a atender.

2. El concesionario comunicará a la Administración los vehículos concretos que adscriba a la concesión para la prestación de los servicios de la misma. Dichos vehículos, necesariamente, reunirán las condiciones establecidas en el título concesional y su capacidad estará de acuerdo con lo establecido en el mismo.

La modificación del número de vehículos, de plazas o de las condiciones técnicas y de seguridad mínimas de los vehículos establecidos inicialmente en el título concesional deberán ser autorizadas por la Administración.

3. Un mismo vehículo podrá ser utilizado en diversas concesiones de un mismo titular, figurando adscrito simultáneamente a las mismas cuando dicha adscripción conjunta sea expresamente autorizada por la Administración por resultar compatible la prestación de todos o parte de los servicios de aquéllas con arreglo a sus respectivos calendarios, horarios y expediciones.

Dicha utilización no podrá en ningún caso consistir en la prestación conjunta sin solución de continuidad de los servicios correspondientes a varias concesiones, que sólo podrá ser autorizada con arreglo a lo previsto en los artículos 90 y 91.

4. Los vehículos que presten los servicios deberán estar señalizados con los datos identificativos de la concesión, de acuerdo con lo que, con el fin de facilitar en cada momento el conocimiento exacto de las concesiones a que se encuentren adscritos aquéllos que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

5. El concesionario deberá tener la disposición sobre los vehículos adscritos a la concesión en virtud de alguno de los títulos previstos en el punto 1 del artículo 48 del presente Reglamento.

Art. 84. Los vehículos adscritos a la concesión deberán estar amparados por la autorización habilitante para la realización de transporte discrecional, cuyo ámbito cubra, al menos, el itinerario de los servicios concesionales que cada vehículo realice.

Por excepción, no será obligatorio contar con dicha autorización cuando ello se encuentre previsto en el título concesional, de conformidad con el artículo 68.2 de la LOTT, así como en los supuestos a los que se refiere la disposición transitoria segunda, punto 4, d), de dicha Ley.

La utilización de los vehículos adscritos a las concesiones de transporte regular de viajeros y provistos de autorización habilitante para el transporte discrecional, en servicios distintos de los concesionales, estará en todo caso condicionada a que resulte asegurada la correcta prestación de éstos.

Art. 85. 1. Para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la concesión podrán utilizarse otros vehículos, ya sean propios del concesionario o bien cedidos con o sin conductor por otros transportistas a través de cualquier fórmula jurídica válida, los cuales deberán estar amparados por autorizaciones de transporte discrecional cuyo ámbito cubra el del servicio que realicen y cumplir las condiciones exigidas en el título concesional para los vehículos adscritos a la concesión.

La utilización de los vehículos a que se refiere el párrafo anterior estará condicionado a que la misma se haga por vía de refuerzo, utilizándose en cada expedición, al menos, un vehículo adscrito a la concesión.

El volumen de tráfico medido en vehículos-kilómetro, servido a través de dicho procedimiento con vehículos provistos de autorizaciones para transporte discrecional no adscritos a la concesión no podrá exceder anualmente del 30 por 100 del tráfico total de la concesión. No obstante, inicialmente en el título concesional, o con posterioridad, el órgano concedente podrá, en relación con concesiones concretas en que se den circunstancias especiales que lo justifiquen, especialmente de estacionalidad o irregularidad de la demanda, autorizar un porcentaje máximo distinto al reseñado.

En caso de superación del porcentaje previsto en el párrafo anterior procederá la modificación por el órgano concedente del número de vehículos que han de estar adscritos a la concesión, aumentando el mismo en la proporción que corresponda. A tal fin, y sin perjuicio de las medidas de control previstas en el punto 3 del artículo 48, los concesionarios vendrán obligados a comunicar a la Administración con la periodicidad que ésta establezca los datos correspondientes a la utilización realizada en la concesión de vehículos no adscritos a ésta.

2. Cuando los vehículos no adscritos a la concesión que se utilicen para la prestación de los correspondientes servicios estén provistos de autorizaciones para transporte discrecional de las que sean titulares

otros transportistas, deberá poder justificarse en todo momento la relación jurídica en base a la cual se realiza dicha utilización.

3. El servicio se considerará en todo caso, tanto a efectos de las correspondientes relaciones jurídico-privadas como de las obligaciones y responsabilidades de carácter administrativo, presentado por la Empresa concesionaria del servicio regular, considerándose los vehículos cedidos por otros transportistas a que se refiere este artículo integrados en su organización.

Art. 86. 1. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general se presentarán de acuerdo con las tarifas máximas aprobadas por la Administración en base al régimen tarifario propuesto en la oferta que haya resultado adjudicataria en el concurso de la concesión.

El concesionario, dando cuenta a la Administración con una antelación mínima de quince días, podrá establecer tarifas inferiores a las máximas aprobadas sin que las mismas puedan implicar discriminaciones no justificadas en relación con determinados usuarios; no obstante, la Administración podrá prohibirlas o establecer limitaciones a las mismas por razones de ordenación o coordinación de los transportes debidamente acreditadas, especialmente cuando exista coincidencia de tráficos con otros servicios regulares por carretera.

2. En el título concesional se determinará la estructura de la tarifa de la concesión, en base a cuyos elementos habrá de calcularse inicialmente la misma, y realizarse sus posteriores modificaciones.

En dicha estructura estarán comprendidos la totalidad de los costes de la Empresa, incluyendo los seguros obligatorios, así como, salvo en el supuesto previsto en el punto 1 del artículo 88, los servicios complementarios que, en su caso, se presten.

Dicha fórmula podrá ser modificada por el órgano concedente previo expediente justificativo de la procedencia de la misma.

Art. 87. 1. El régimen tarifario de la concesión podrá establecerse:

a) Mediante una única tarifa viajero-kilómetro para todos los servicios y expediciones de la concesión.

b) Mediante distintas tarifas viajero-kilómetro específicas para cada uno de los servicios y expediciones de la concesión, o parte de ellos.

c) Mediante una tarifa viajero-kilómetro especial para aquellos servicios que por su comodidad, calidad, servicios complementarios u otras circunstancias la requieran.

d) Mediante tarifas zonales por viajero para cada zona por la que discurren los servicios de la concesión, independientemente del número de kilómetros realizados.

e) Mediante tarifas por viajero para todos los servicios de la concesión, independientemente de los kilómetros realizados.

2. En los supuestos previstos en los apartados a), b) y c) el precio del billete para cada trayecto será el resultante de multiplicar la tarifa base establecida por la distancia en kilómetros entre los puntos de origen y destino, pudiendo aplicarse, en su caso, los redondeos autorizados. Podrá, asimismo, en dichos supuestos, preverse un mínimo de percepción cualquiera que sea la distancia recorrida.

3. La revisión de las tarifas de la concesión deberá ser realizada según lo previsto en el artículo 29. Cuando procediendo dicha modificación la misma no se lleve a cabo, la Administración deberá mantener el equilibrio concesional, realizando, en su caso, las necesarias compensaciones.

En las líneas interurbanas que tengan tráficos urbanos coincidentes con los de otros servicios de competencia municipal, las correspondientes tarifas individuales para dichos tráficos no podrán ser inferiores a las del servicio urbano municipal, salvo que el órgano concedente, por causas debidamente justificadas, autorice otra cosa, previo informe favorable del ente que tenga la competencia sobre el servicio urbano coincidente.

Art. 88. 1. La Administración podrá autorizar, en aquellas expediciones diferenciadas de las ordinarias en las que se presten servicios complementarios no previstos en la estructura tarifaria, que el precio correspondiente a los mismos sea libre, siempre que quede garantizada la posibilidad de utilización del servicio en otras expediciones en las condiciones previstas en el título concesional y a los precios máximos autorizados en éste para todos los usuarios que así lo deseen.

No será necesaria la referida autorización cuando se trate de servicios complementarios de utilización opcional por parte de los usuarios que se presten en las expediciones ordinarias y que se cobren de forma diferenciada únicamente a los usuarios que los utilicen.

2. La Administración estará obligada a satisfacer al concesionario, siempre que éste así lo solicite, la compensación de las obligaciones de servicio público que le sean impuestas y que alteren el equilibrio económico de la concesión y, en especial, las relativas al transporte por correo y las reducciones a los miembros de familias numerosas, mientras las mismas subsistan.

La compensación correspondiente a las reducciones tarifarias a los miembros de familias numerosas se llevará a cabo por la Dirección General de Transportes Terrestres y podrá calcularse mediante módulos objetivos que ponderen la utilización presunta del servicio.

La compensación correspondiente al transporte de correo se realizará por la Dirección General de Correos y Telégrafos de acuerdo con el volumen de transporte que ésta encomiende a cada concesión.

La realización de las compensaciones a que se refiere este punto implicará las reducciones tarifarias en su caso precisas para mantener el equilibrio económico de las concesiones.

3. De conformidad con lo previsto en el artículo 19.4 de la LOTT, en aquellas concesiones urbanas, rurales, de débil tráfico, o en las que concurren circunstancias especiales que originen su falta de rentabilidad, en cuyos títulos concesionales figure inicialmente o sea introducida con posterioridad la obligatoriedad de la Administración de subvencionar o compensar los déficit de explotación, se realizará dicha compensación según lo establecido en los referidos títulos.

Art. 89. 1. Las concesiones administrativas de servicios públicos regulares permanentes de transporte de viajeros por carretera, y los vehículos e instalaciones a ellas destinados, no podrán ser objeto de embargo, sin perjuicio de que judicialmente pueda ser 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.

2. La determinación de la parte de la recaudación que haya de retenerse para hacer frente a la deuda será fijada previo informe del órgano administrativo concedente del servicio, y su cuantía deberá permitir la posibilidad de continuar la prestación de éste; en ningún caso la retención podrá sobrepasar el 10 por 100 de la recaudación bruta.

Art. 90. 1. La Dirección General de Transportes Terrestres podrá autorizar la utilización de un mismo vehículo para servir conjuntamente los tráficos de dos o más concesiones que presten puntos de contacto y respecto a las que no proceda su unificación, a fin de que los servicios correspondientes a las mismas se presten sin solución de continuidad en el recorrido.

Para que proceda el otorgamiento de la autorización prevista en el párrafo anterior deberán cumplirse los siguientes requisitos:

a) Que se respeten las reglas sobre prohibición de tráficos establecidos en el artículo 64.

b) Que resulte acreditada la conveniencia de la prestación del servicio sin solución de continuidad y la improcedencia de establecer el mismo con carácter independiente.

c) Que no proceda la unificación de las concesiones, por no resultar adecuada la explotación general conjunta de los servicios de las mismas.

2. La utilización de vehículos de otros transportistas por vía de colaboración, prevista en el artículo 85, no podrá amparar la prestación conjunta con los mismos, sin solución de continuidad, de tráficos correspondientes a dos o más concesiones, salvo que se obtenga la autorización a que se refiere el punto anterior.

Art. 91. 1. Para el otorgamiento de la autorización a que se refiere el artículo anterior se observarán las siguientes reglas:

1.<sup>a</sup> La solicitud se dirigirá por el titular o titulares de las correspondientes concesiones a la Dirección General de Transportes Terrestres, la cual, salvo que previa audiencia a los solicitantes estimara que acceder a la misma fuera manifiestamente improcedente, realizará la tramitación del oportuno expediente. En dicho expediente deberán figurar los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, así como los de las Comunidades Autónomas afectadas y los oportunos estudios justificativos.

2.<sup>a</sup> Si realizadas las actuaciones a que se refiere el apartado anterior, de las mismas se dedujera la conveniencia de la prestación del servicio sin solución de continuidad y la improcedencia de establecer el mismo con carácter independiente ponderándose a tal efecto la rentabilidad de éste y la repercusión de su establecimiento en las líneas existentes, así como la inadecuación de la explotación general conjunta de las concesiones, se otorgará la autorización solicitada, determinándose en la misma las condiciones de prestación del servicio.

3.<sup>a</sup> Si de la tramitación de este expediente se suscitaren dudas acerca de la procedencia del establecimiento del servicio como independiente y de la rentabilidad del mismo con unas tarifas adecuadas, la Administración podrá someter a concurso su adjudicación, siendo la tarifa máxima la resultante de aplicar las existentes en las concesiones que soliciten la prestación del servicio sin solución de continuidad.

Si la mejor oferta presentada en dicho concurso fuera la que realicen los solicitantes de la correspondiente autorización de prestación conjunta, la Administración podrá otorgar ésta, debiendo prestarse el servicio en las condiciones ofrecidas en el referido concurso, el cual no se adjudicará. La Administración podrá, en todo caso, declarar desierto el referido concurso.

Cuando se otorgue la autorización a que se refiere este artículo, no podrá establecerse su servicio independiente para atender el tráfico a que la misma se refiere hasta que finalice el plazo de aquélla de las concesiones afectadas en que ello ocurra en primer lugar, o el titular de alguna de éstas renuncie a la prestación conjunta.

## CAPITULO IV

### Unificación y extinción de las concesiones

Art. 92. 1. La Administración, de oficio o a instancia de parte, podrá 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.

2. La unificación se tramitará siguiendo las reglas que para el establecimiento de nuevos servicios se determinan en este Reglamento, dándose después del plazo general de información pública uno especial de quince días a los titulares de las concesiones cuya unificación se pretenda, a fin de que éstos aleguen lo que estimen pertinente.

3. El acuerdo de unificación procederá cuando en el oportuno expediente resulte justificada la procedencia de que los anteriores servicios sean objeto de explotación general conjunta.

En la unificación únicamente podrán autorizarse tráficos no incluidos en alguna de las concesiones que se unifiquen cuando quede debidamente justificada la inviabilidad o improcedencia de establecer un nuevo servicio independiente y la inexistencia de servicios coincidentes, siendo a tal efecto de aplicación reglas análogas a las establecidas en el artículo 80.

La unificación podrá realizarse con carácter forzoso, pero deberá respetarse en todo caso el equilibrio económico de las concesiones que se unifiquen.

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

No obstante, el órgano concedente podrá aumentar, en su caso, el plazo de la concesión unificada cuando ello resulte justificado en función de los beneficios en la prestación del servicio que procure la unificación. Dicho aumento de plazo no podrá exceder del 20 por 100 del que en otro caso correspondería.

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

5. 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.

Art. 93. Cuando las concesiones que hayan de unificarse correspondan a un mismo titular, el acuerdo definitivo de unificación implicará la adjudicación directa al mismo de la concesión unificada.

Cuando los servicios correspondan a concesiones otorgadas a diferentes Empresas, el procedimiento de determinación de la nueva titularidad única de la concesión resultante se ajustará a las siguientes reglas:

1.<sup>a</sup> La Administración invitará a los distintos concesionarios a realizar las oportunas transferencias que reduzcan las concesiones a un solo titular, sea éste uno de los concesionarios o una Sociedad formada por todos o algunos de ellos.

2.<sup>a</sup> De no llegarse a un acuerdo en el plazo de seis meses, se procederá a la celebración de un concurso entre dichos concesionarios en la forma prevista para los servicios de nueva creación, siendo la tarifa máxima en el mismo la mayor de la de las concesiones que se unifiquen.

3.<sup>a</sup> Si este concurso resultara desierto, se celebrará otro sin limitaciones en cuanto a los posibles concursantes, y con las mismas condiciones que el anterior.

4.<sup>a</sup> Los antiguos titulares tendrán derecho a la indemnización que corresponda, que será abonada por el adjudicatario, y cuya cuantía se determinará de acuerdo con lo previsto en el artículo 83.1 de la LOTT.

Art. 94. 1. Las concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera podrán ser transmitidas a las personas físicas o jurídicas que reúnan las condiciones necesarias para su otorgamiento, de acuerdo con lo previsto en este artículo.

2. La transmisión de las concesiones requerirá la previa autorización de la Dirección General de Transportes Terrestres y la posterior formalización de la cesión en escritura pública.

Las solicitudes se formularán por ambas partes, y en ellas se hará constar la aceptación, por parte del futuro concesionario, del conjunto de derechos y deberes derivados de la concesión, y de las obligaciones contraídas por el cedente como concesionario del servicio.

3. La autorización referida se otorgará previa justificación de la Empresa concesionaria de su capacidad para la prestación del servicio y de la disponibilidad de los medios exigibles.

Dicha autorización no podrá ser concedida si no ha transcurrido al menos la tercera parte del plazo de la concesión que se transmite, y estará condicionada al previo pago o cumplimiento de las sanciones derivadas de infracciones de la normativa ordenadora del transporte que en su caso tenga pendientes la Empresa transmitente.

Si se trata de la segunda o sucesivas transmisiones la correspondiente autorización no podrá otorgarse si no ha transcurrido, desde que se autorizó la anterior, un plazo equivalente al menos a la cuarta parte de la duración total del plazo de la concesión.

Cuando se trate de la transmisión de concesiones provenientes de la unificación de otras anteriores, dicho plazo se contará desde la adjudicación definitiva de la más reciente de éstas. Si se trata de concesiones provenientes de la convalidación de otras anteriores conforme a lo previsto en la disposición transitoria segunda de la LOTT, el plazo se computará desde la fecha de adjudicación definitiva de la concesión originaria, tomándose a estos efectos como plazo de la concesión el que hubiera transcurrido hasta la entrada en vigor de la LOTT más el adicional que resulte por aplicación de la referida disposición transitoria segunda de la misma.

No será, sin embargo, necesario aguardar el referido plazo cuando se trate de un simple cambio en la forma jurídica de la Empresa titular de la concesión.

4. La transmisión de las concesiones comportará la de los medios materiales adscritos a la misma, para lo cual se realizará la transmisión de las autorizaciones de transporte discrecional a las que se hallarán adscritos los correspondientes vehículos, o la afección de otros provistos asimismo de las correspondientes autorizaciones de transporte discrecional que, a satisfacción de la Administración, las sustituyan, y la subrogación del cesionario en los derechos y obligaciones que frente a la Administración tuviera el cedente, debiendo constituir a su nombre las fianzas y garantías económicas que correspondan.

5. El plazo de la concesión objeto de transmisión será el que reste por transcurrir del fijado inicialmente.

6. Con independencia de lo previsto en los puntos anteriores, en los supuestos de muerte del empresario individual, los herederos y, en su defecto, los trabajadores de la Empresa concesionaria, podrán solicitar la transmisión de la concesión, cualquiera que sea la antigüedad de ésta. A tal efecto, los herederos tendrán un plazo de seis meses para presentar la correspondiente solicitud y, de no hacerlo, el derecho pasará a los trabajadores, que tendrán un año para ejercitarlo.

En dichos plazos los interesados habrán de presentar ante la Dirección General de Transportes Terrestres la documentación necesaria acreditativa de sus derechos y del cumplimiento de las condiciones necesarias para el otorgamiento de la concesión.

La representación de los trabajadores, a los efectos previstos en este punto, quedará acreditada mediante la constitución de una persona jurídica, en la que se hallen integrados al menos el 50 por 100 de los trabajadores en activo en el momento de la defunción del concesionario individual, teniendo todos los trabajadores derecho a participar, sin que quepa ninguna exclusión injustificada. Dicha persona jurídica asumirá íntegramente el conjunto de derechos y obligaciones del anterior titular.

Art. 95. 1. Las concesiones se extinguirán por las causas siguientes:

- Transcurso del tiempo por el que hubieren sido otorgadas.
- Declaración de caducidad, de acuerdo con lo previsto en los artículos 143.5 de la LOTT, y 96 y 201.6 de este Reglamento.
- Muerte del empresario individual o extinción de la Empresa gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de las mismas en los términos previstos en el artículo anterior de este Reglamento. No se considerará que se ha producido la extinción de la Empresa cuando cambie simplemente su forma jurídica, pero se mantenga aquella en sus aspectos económico y laboral.
- Quiebra o suspensión de pagos del concesionario, declaradas judicialmente, que imposibiliten la prestación del servicio.
- Suspensión del servicio o rescate del mismo por razones de interés público, mediante la indemnización que corresponda, de acuerdo con lo legalmente establecido.
- Renuncia del concesionario, de acuerdo con el procedimiento legalmente previsto.
- Mutuo acuerdo entre la Administración y el concesionario.
- Pérdida de los requisitos necesarios para el otorgamiento y mantenimiento de la concesión, en los términos legalmente previstos.
- Unificación con otras concesiones.
- Aquellas que se establezcan expresamente en el título concesional.

2. Cuando finalice el plazo de la concesión, el servicio revertirá a la Administración, quedando a favor del concesionario satélite los bienes e instalaciones que el mismo hubiera aportado para la explotación del servicio.

Art. 96. La Administración podrá declarar la caducidad de la concesión en los siguientes supuestos:

- No haber iniciado la explotación del servicio en el plazo establecido en el artículo 74.3 de este Reglamento, salvo que se justifique la imposibilidad de la misma por causas no imputables al concesionario.
- El abandono del servicio sin causa justificada.

Se considerará abandono la interrupción en la prestación durante más de diez días seguidos, quince no consecutivos, en el transcurso de

un mes, o cuarenta no consecutivos, en el transcurso de un año, cuando se trate de concesiones que tengan expediciones todos los días. Cuando se trate de concesiones que no tengan expediciones todos los días, los referidos plazos se reducirán proporcionalmente y se computarán únicamente los días en los que estén establecidas expediciones.

Se consideran causas justificadas la huelga, el cierre patronal legalmente autorizado y las demás ajenas a la voluntad del empresario que igualmente impidan a éste la prestación del servicio.

3. El incumplimiento grave y reiterado de las condiciones esenciales de la concesión, de acuerdo con lo establecido en el punto 6 del artículo 201.

Art. 97. La declaración de caducidad y consecuente extinción de la concesión requerirá la tramitación de un expediente contradictorio, que se iniciará con la formulación del pliego de cargos al concesionario, que dispondrá de un plazo de treinta días para alegar todo lo que estime necesario en defensa de sus derechos. En dicho expediente se requerirán los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, con carácter previo al preceptivo del Consejo de Estado.

La Dirección General de Transportes Terrestres podrá en cualquier momento de la tramitación, en vista de las actuaciones practicadas, archivar el expediente si no quedase acreditada la existencia de alguna de las causas previstas en el artículo anterior, o proponer, una vez ultimada dicha tramitación, al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la declaración de caducidad.

La declaración de caducidad, independientemente de cualesquiera otras sanciones que pudieran corresponder, comportará la inhabilitación, por un plazo de cinco años, para optar a una nueva concesión, y llevará aneja la pérdida de la fianza.

## CAPITULO V

### Servicios regulares permanentes de uso general con condiciones especiales de prestación

Art. 98. 1. Además de las concesiones lineales referidas a un único servicio regular permanente de transporte de viajeros de uso general a que se refieren los capítulos anteriores de este título, podrán autorizarse concesiones zonales, las cuales 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 queden exceptuados conforme a lo previsto en el artículo siguiente.

2. Las concesiones zonales deberán ajustarse a las determinaciones de un plan de explotación para la zona de que se trate, aprobado por la Administración de oficio o a iniciativa de los particulares, que formará parte de las cláusulas concesionales, y que contendrá los servicios incluidos haciendo referencia a:

- Servicios regulares permanentes de uso general de carácter lineal.
- Servicios regulares temporales de uso general.
- Servicios regulares de uso especial.

En relación con las tres categorías anteriores se especificarán los servicios que, como mínimo, habrán de prestarse, así como las condiciones básicas de prestación, y se determinará, en su caso, la posibilidad de realizar otros servicios además de los expresamente previstos.

Se establecerán, asimismo, las prohibiciones o limitaciones para la realización de servicios no previstos que, en su caso, procedan.

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

Art. 99. 1. Se incorporarán inicialmente a las concesiones zonales todos los servicios regulares lineales que discurren íntegramente por la zona de que se trate salvo los que expresamente se exceptúen en función de sus especiales características.

Los servicios regulares lineales cuyo itinerario discorra en más de un 50 por 100 por una zona o área de transporte, se incorporarán a ésta una vez transcurrido el plazo de duración de la concesión o autorización especial respectiva, o antes, si así lo decide por razones de interés general la Dirección General de Transportes Terrestres, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

No será de aplicación lo dispuesto en el punto anterior a los servicios en los que se den circunstancias especiales que motiven que los mismos deban ser explotados de forma independiente, debiendo realizarse la correspondiente exclusión por la Dirección General de Transportes Terrestres previo expediente justificativo de su procedencia.

La Dirección General de Transportes Terrestres podrá determinar, asimismo, la incorporación a una concesión zonal de tráficos incluidos en servicios regulares lineales, cualquiera que sea el porcentaje de su itinerario que discorra por la zona, siempre que la mejor prestación del transporte en la misma así lo recomiende, y previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.



2. Las incorporaciones de servicios regulares lineales preexistentes o de tráficos incluidos en los mismos a las concesiones zonales, a que se refiere el punto anterior, estarán condicionadas al respecto de los derechos económicos de sus anteriores titulares debiendo realizarse en su caso las correspondientes indemnizaciones.

El pago de las indemnizaciones a que se refiere el párrafo anterior, ya se deban a incorporaciones realizadas inicialmente, o a otras posteriores, corresponderá al concesionario zonal salvo que en el título de la concesión zonal se establezca otra cosa.

3. Serán de aplicación a las concesiones zonales las disposiciones establecidas en este Reglamento para las lineales en lo que no resulte incompatible con su específica naturaleza, pudiendo el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones dictar las reglas de adaptación que resulten necesarias; en especial, cuando la racionalidad del diseño del sistema de transportes así lo aconseje, podrá preverse la adjudicación directa de concesiones zonales, o, en su caso, dar un tratamiento preferencial en el correspondiente concurso a los titulares de servicios lineales preexistentes que discurran por la zona de que se trate.

Art. 100. 1. Aquellos servicios permanentes de uso general en los que por falta de rentabilidad no sea posible su establecimiento, o no aparezca, garantizada su adecuada realización y continuidad, manteniendo las exigencias generales establecidas en este Reglamento en relación con las concesiones administrativas, podrán ser prestados de acuerdo con condiciones más flexibles, según lo previsto en este artículo, por las personas que obtengan la necesaria autorización administrativa especial que habilite para dicha prestación.

2. Las autorizaciones especiales previstas en el punto anterior podrán estar referidas a servicios lineales o zonales, y se concederán por un plazo máximo de cinco años, considerándose automáticamente caducadas cuando transcurra el plazo de dos meses sin que el servicio sea prestado en las condiciones establecidas.

Una vez transcurrido el plazo de vigencia de las autorizaciones, las mismas podrán ser renovadas siempre que se mantengan las circunstancias que justificaron su otorgamiento y no proceda su transformación en servicios ordinarios prestados mediante concesión. Cuando proceda dicha transformación, el anterior titular de la autorización especial tendrá derecho de tanteo en el correspondiente concurso de adjudicación de la concesión, siempre que haya venido prestando el servicio de forma adecuada.

3. Las personas autorizadas para la realización de los servicios a que se refiere este artículo podrán establecer y modificar libremente el calendario, horario, y expediciones del servicio, de acuerdo con lo que en la correspondiente autorización se determine.

Las Empresas explotadas podrán asimismo, en su caso, establecer y modificar las tarifas de acuerdo con lo previsto en la autorización.

Las características de los vehículos con los que se realice el servicio podrán ser libremente decididas por el prestatario, dentro de los límites establecidos en la autorización.

4. Para el otorgamiento de las autorizaciones especiales a las que se refiere este artículo, será requisito indispensable la previa justificación, en el correspondiente procedimiento, de la inviabilidad de explotación del servicio de acuerdo con las condiciones establecidas con carácter general para los servicios que se explotan mediante concesión administrativa.

Art. 101. 1. El otorgamiento de las autorizaciones especiales a que se refiere el artículo anterior se llevará a cabo conforme al siguiente procedimiento:

1.º La Dirección General de Transportes Terrestres deberá adoptar el correspondiente acuerdo de establecimiento del servicio, de oficio o a instancia de la parte interesada, previa apertura de un plazo de treinta días de información pública e informe en dicho plazo del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las Comunidades Autónomas por las que haya de discurrir el servicio, y una vez realizados los estudios justificativos de la no procedencia del establecimiento de un servicio ordinario o la modificación de concesiones preexistentes de acuerdo con lo previsto en este Reglamento.

En el plazo de información pública cualquier interesado podrá solicitar que el servicio proyectado se someta a un concurso como ordinario, debiendo presentar a tal efecto el correspondiente proyecto de prestación y una fianza del 2 por 100 de la recaudación anual prevista, que perderá en el caso de no presentarse al concurso con una oferta acorde con su propuesta. En dicho caso, y salvo que la propuesta no resultara adecuada para la satisfacción de las necesidades a las que originariamente fuera dirigido el servicio, la tramitación del procedimiento continuará como correspondiente a un servicio ordinario de acuerdo con las prescripciones de este Reglamento, si bien la persona que haya solicitado la tramitación ordinaria tendrá, en el correspondiente concurso, derecho de preferencia cuando presente una oferta que merezca una valoración análoga a la mejor de las restantes, siendo de aplicación al respecto lo previsto en el último párrafo del punto 3 del artículo 73.

2.º El acuerdo de establecimiento del servicio especial implicará la aprobación de un proyecto en el que se determinarán las condiciones de prestación del mismo, haciendo referencia a los servicios obligatorios, en

su caso, al ámbito de los potestativos y a las limitaciones que respecto a su prestación pudieran imponerse.

Asimismo, podrán determinarse los vehículos y medios mínimos de prestación obligatorios, las tarifas de aplicación, y los demás elementos que, conforme al artículo 62, deben figurar en el pliego de condiciones.

Deberá constar, en todo caso, explícita referencia de cuales deban ser las condiciones mínimas de prestación obligatorias, y las condiciones de prestación potestativas.

3.º La adjudicación del servicio se llevará a cabo mediante el procedimiento de concurso, correspondiendo al solicitante que en su caso haya promovido el establecimiento del mismo análogos derechos de preferencia a los previstos en el último párrafo del apartado 1.º anterior. En el caso de que el concurso resultase desierto, el otorgamiento de la autorización podrá realizarse mediante adjudicación directa en las condiciones establecidas en aquél.

2. La explotación de los servicios a los que se refiere este artículo se efectuará de acuerdo con las condiciones determinadas en la correspondiente autorización especial, las cuales serán las establecidas en el pliego de condiciones, con las modificaciones en su caso propuestas por el adjudicatario que sean aceptadas por la Administración.

3. En todo lo no expresamente previsto en este artículo y en el anterior será de aplicación el régimen general de los servicios ordinarios explotados mediante concesión administrativa.

Art. 102. 1. Los servicios ordinarios prestados mediante concesión administrativa podrán pasar a ser explotados mediante el procedimiento especial previsto en los dos artículos anteriores cuando concurren las circunstancias objetivas previstas en el mismo y así lo autorice la Administración a instancia de su titular; serán preceptivos, a tal efecto, los informes de las Comunidades Autónomas por la que discurre el servicio, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera.

La correspondiente concesión quedará convertida en autorización especial, la cual determinará las condiciones de explotación, siendo su plazo de duración máximo de cinco años, y pudiendo ser renovada de acuerdo con lo previsto en el artículo 100.2.

2. En las concesiones en las que resulte necesario realizar una concentración previa de los viajeros, y en general, cuando concurren circunstancias especiales que lo justifiquen para mejorar las condiciones de prestación del servicio, podrá autorizarse por la Administración un régimen de explotación más flexible que el ordinario, manteniendo la obligatoriedad de realización de los tráficos previstos en el título concesional. Dicho régimen especial podrá afectar a toda la concesión o únicamente a una parte de la misma y podrá permitir la utilización de vehículos no adscritos a la concesión, especialmente para la concentración de viajeros en cabeceras de comarca mediante la colaboración de otros transportistas con vehículos de turismo o de pequeña capacidad, sin que ello pueda implicar la percepción de tarifas distintas a las autorizadas para la concesión.

## CAPITULO VI

### Transportes regulares temporales y de uso especial

#### SECCIÓN 1.ª TRANSPORTES REGULARES TEMPORALES

Art. 103. 1. Se consideran transportes regulares temporales de viajeros:

a) Los que se prestan de forma continuada durante un período de tiempo no superior a un año, por una única vez, tales como los de ferias y exposiciones extraordinarias.

b) Los que se prestan de forma continuada durante períodos de tiempo repetidos no superiores a cuatro meses al año, tales como los de vacaciones y estacionales.

c) Los que se prestan de forma discontinua, pero periódica a lo largo del año con motivo de acontecimientos periódicos, tales como mercados y ferias ordinarios, los cuales no podrán tener un calendario superior a ocho días al mes.

2. La prestación de servicios regulares temporales deberá estar precedida del acuerdo sobre su establecimiento y condiciones de prestación adoptado por la Dirección General de Transportes Terrestres, de oficio o a instancia de parte, debiendo el particular interesado, en este último caso, presentar la correspondiente instancia con los datos identificativos del servicio.

Cuando se trate de servicios incluidos en el apartado a) del punto anterior cuyo plazo de duración no exceda de tres meses, el acuerdo de establecimiento y la aprobación del correspondiente proyecto podrán ser realizados por la Dirección General de Transportes Terrestres siguiendo un procedimiento sumario en el que no serán de aplicación las reglas establecidas en relación con los servicios permanentes de uso general, siendo únicamente preceptivo el dar audiencia por un plazo de siete días a los concesionarios de los servicios permanentes de uso general con algún tramo de itinerario coincidente.

La adjudicación del servicio podrá, en este caso, realizarse por concurso o por adjudicación directa según la Dirección General de Transportes Terrestres estime procedente. Cuando se utilice el procedimiento de adjudicación directa deberá darse la mayor publicidad posible al mismo a fin de que las Empresas interesadas puedan presentar ofertas, y realizar la adjudicación con criterios objetivos.

En los demás casos, para la adopción del acuerdo de establecimiento del servicio, la aprobación del correspondiente proyecto y la adjudicación de su explotación, se seguirán las mismas reglas establecidas en este Reglamento para los servicios regulares permanentes de uso general, incluidas las relativas a la prohibición de tráficos coincidentes, si bien la excepción de dicha prohibición de coincidencia en la zona de influencia de las grandes ciudades, regulada en el artículo 65, se realizará en función de la población de hecho apreciada por la Administración.

Cuando, aun procediendo el establecimiento de un servicio temporal, el itinerario por el que discurra el tráfico del mismo tuviera el mismo origen o destino y coincidiera en más de un 90 por 100 con el de un servicio permanente de uso general, o con el obtenido por la adición de los itinerarios de dos servicios preexistentes de dicho tipo, computándose el mismo únicamente entre paradas que éstos tuvieran autorizadas, se concederá derecho de preferencia análogo al previsto en el artículo 73.3 en el concurso para la adjudicación del servicio temporal al titular del servicio con itinerario coincidente o, cuando la coincidencia fuera conjuntamente con dos servicios, a la Sociedad que en su caso constituyan los titulares de éstos.

3. Por excepción a lo establecido en el apartado a) del punto 1 del artículo 42 y en el punto 1 del artículo 66, cuando se trate de servicios incluidos en los apartados a) o b) del punto 1 de este artículo, la adjudicación del servicio podrá recaer sobre una agrupación temporal de Empresas.

Art. 104. 1. Serán de aplicación, en relación con la explotación de los servicios temporales, las mismas reglas establecidas en este Reglamento en relación con los servicios permanentes de uso general, si bien la prestación únicamente podrá realizarse con vehículos amparados por autorizaciones de transporte discrecional, cuyo ámbito cubra el itinerario del servicio, sin que existan excepciones a dicha regla.

2. El plazo de vigencia de las correspondientes autorizaciones, salvo que expresamente se establezca otro menor, será de un año, prorrogable tácitamente hasta un máximo de cinco, a no ser que la Administración decida la supresión del servicio o su transformación en servicio permanente, en cuyo caso la Empresa que viniera prestando tendrá en el correspondiente concurso, análogo derecho de preferencia al establecido en el punto 3 del artículo 73.

3. El volumen de tráfico, medido en vehículos-kilómetros, realizado con vehículos no adscritos al servicio, podrá ser anualmente de hasta el 50 por 100 del total, cuando se trate de servicios incluidos en los apartados a) y b) del punto 1 del artículo anterior y del 30 por 100 cuando se trate de servicios incluidos en el apartado c) de dicho punto, siendo por lo demás, a tal efecto, aplicables las mismas reglas establecidas en el artículo 85.

#### SECCIÓN 2.ª TRANSPORTES REGULARES DE USO ESPECIAL

Art. 105. 1. Los transportes regulares de uso especial, salvo lo dispuesto en el punto siguiente, sólo podrán autorizarse por la Administración cuando los grupos homogéneos y específicos de usuarios a los que vayan a servir tengan un único centro concreto de actividad común (colegio, fábrica, cuartel u otro similar), en el que el transporte tenga su origen o destino, sin que resulte suficiente el ejercicio de una actividad común y el origen o destino en una única población.

2. No obstante lo previsto en el punto anterior, podrán autorizarse servicios de uso especial aun existiendo varios centros de actividad en los que el transporte tenga su origen o destino, cuando por su carácter de establecimientos de la misma Empresa o de similar actividad, unido en su caso a la inmediata proximidad geográfica o a otras circunstancias concurrentes, quede en todo caso garantizado que van a servir a un grupo homogéneo y específico de usuarios, cualitativamente diferentes de los de los servicios de uso general. A tal efecto, en el procedimiento de otorgamiento de la primera autorización para tales servicios deberá informar el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Comité Nacional de Transporte por Carretera u órganos equivalentes de las Comunidades Autónomas.

Art. 106. 1. La autorización administrativa especial precisa para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgará a las Empresas que hayan previamente convenido con los representantes de los usuarios la realización del transporte a través del correspondiente contrato por contrato, siempre que las mismas cumplan los requisitos exigibles para dicho otorgamiento a que se refiere el artículo 42, debiendo a su fin acreditar la disponibilidad de los medios materiales necesarios para la prestación del servicio.

2. Se considerarán representantes de los usuarios, las personas que en base a su específica posición respecto a éstos asuman la relación con el transportista, tales como órganos administrativos competentes sobre centros escolares, propietarios o Directores de colegios o centros de producción, representantes de asociaciones de padres de alumnos o de trabajadores u otros similares.

3. Las autorizaciones se otorgarán por el plazo de duración al que se refiera el correspondiente contrato con los usuarios, si bien deberán ser visadas con la periodicidad que establezca el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a fin de constatar el cumplimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento, incluidas las referidas al ejercicio del derecho de preferencia regulado en el artículo 108 del presente Reglamento.

Art. 107. 1. La autorización de transporte regular de uso especial determinará las condiciones de prestación del servicio según lo previsto en el correspondiente contrato, estableciendo en especial la ruta o rutas a seguir, con expresión de los tráficos a realizar, los puntos de origen y destino y paradas, así como los vehículos amparados por autorizaciones de transporte discrecional a nombre de la misma persona titular de la autorización de transporte especial con los que vaya a prestarse el servicio.

2. Para la prestación del servicio podrán utilizarse, además de los vehículos expresados en la correspondiente autorización de uso especial a los que se refiere el párrafo anterior, otros amparados asimismo por autorizaciones de transporte discrecional, siempre que los tráficos que se realicen con los mismos no excedan anualmente del 50 por 100 del total, salvo que en la correspondiente autorización se establezca, en atención al elevado volumen de la demanda que haya de atenderse u otras circunstancias especiales, un porcentaje diferente. Serán por lo demás aplicables al efecto las mismas reglas establecidas en el artículo 85, excepto lo previsto en el segundo párrafo del punto 1 del mismo.

3. Los vehículos con los que se presten los servicios de uso especial deberán estar provistos de autorización de transporte discrecional, cuyo ámbito territorial cubra la totalidad del recorrido de los mismos.

No será de aplicación lo dispuesto en el párrafo anterior cuando se trate de servicios prestados íntegramente dentro del tráfico de una concesión de servicio regular permanente de uso general mediante vehículos adscritos a la misma que no estén provistos de autorización de transporte discrecional.

4. En zonas rurales y en general en aquellos casos en que no haya resultado posible la prestación de servicios de uso especial mediante el procedimiento ordinario por Empresas que dispongan previamente de autorizaciones de transporte discrecional podrá realizarse conjuntamente el otorgamiento de la autorización para transporte regular de uso especial y de una autorización de transporte discrecional específica a personas cuya actividad principal no sea la de transportista, sin exigirse en su caso el cumplimiento del requisito de capacitación profesional y los relativos a la antigüedad del vehículo. La autorización específica de transporte discrecional podrá otorgarse únicamente para el ámbito territorial por el que estrictamente discurra el servicio de uso especial.

Art. 108. 1. No obstante lo previsto en el artículo 106, se concederá preferencia para la prestación de los servicios de uso especial que no discurran íntegramente por suelo urbano o urbanizable a las Empresas titulares de servicios regulares permanentes de viajeros de uso general en los que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Que tengan tráficos autorizados que sean totalmente coincidentes con los previstos para el correspondiente servicio de uso especial, salvo que éstos se desarrollen en la zona de influencia de las ciudades de más de 50.000 habitantes, hasta las mismas distancias reguladas en el artículo 65.1, apartado a), o que los servicios de uso especial respecto a los que se produzca la coincidencia se desarrollen entre capitales de provincia o núcleos de población de más de 20.000 habitantes.

b) Que su índice de ocupación anual sea inferior a 15 viajeros por vehículo, y su itinerario sea coincidente al menos en un 75 por 100 con el del servicio de uso especial.

La apreciación del índice de ocupación corresponderá a la Administración, pudiendo aportar a tal efecto la Empresa titular del servicio de uso general la información y documentación que estime procedente.

c) Aquellas respecto a las que se justifique de forma individualizada, a través del correspondiente expediente, la necesidad de incluir el servicio de uso especial para hacer rentable globalmente la explotación, previo informe favorable del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera, u órganos equivalentes de las Comunidades Autónomas.

2. A efectos del ejercicio del derecho de preferencia previsto en el punto anterior, cuando se trate de transportes a un centro público en los que la adjudicación del contrato se haga por concurso, el derecho de preferencia deberá alegarse en el momento de concurrencia a éste.

En los demás supuestos, el órgano administrativo que reciba la petición de autorización del servicio de uso especial deberá notificar la misma a los titulares de los servicios permanentes de uso general en los que se cumpla alguna de las condiciones previstas en el punto anterior; a fin de que éstos manifiesten, en su caso, en el plazo de diez días, su interés en ejercer el derecho de preferencia.

Para que resulte procedente el ejercicio del derecho de preferencia, las condiciones de prestación del servicio ofrecidas por la Empresa que ejercite tal derecho deberán ser equivalentes a las de la Empresa a la que en otro caso se hubiera otorgado la autorización, si bien en la apreciación de dicha equivalencia el órgano administrativo competente

podrá tener en cuenta las especiales circunstancias concurrentes en aquélla y en el material de que disponga.

3. La Administración, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera o, en su caso, órganos equivalentes de las Comunidades Autónomas, podrá determinar la no aplicabilidad del derecho de preferencia previsto en el punto 1, cuando el representante de los usuarios del servicio así lo solicite, justificando debidamente las razones de interés público en que dicha solicitud se fundamente.

## TITULO IV

### Transportes discrecionales y distintos tipos específicos de transportes

#### CAPITULO PRIMERO

##### Transportes públicos discrecionales de mercancías y de viajeros: Autorizaciones y régimen jurídico

###### SECCIÓN 1.ª AUTORIZACIONES

Art. 109. 1. Para la realización de transportes públicos discrecionales de mercancías y de viajeros será necesaria la previa obtención por las personas que pretendan llevarlos a cabo de la correspondiente autorización administrativa que habilite para su prestación.

2. No será de aplicación lo dispuesto en el párrafo anterior para los transportes que en razón del reducido peso o capacidad de carga de los vehículos o por realizarse en recintos cerrados deban quedar exceptuados de la exigencia de autorización conforme a lo dispuesto en los apartados c) y e) del artículo 41.2.

3. No obstante lo dispuesto en el punto 1 anterior, podrá realizarse transporte discrecional sin contar con título habilitante en aquellos casos en que así se disponga en la normativa de la Comunidad Económica Europea. Los transportistas de otros Estados de dicha Comunidad Económica podrán, en su caso, realizar transporte interno en España, de conformidad con las normas de la misma sobre la referida cuestión.

4. Las disposiciones del presente capítulo tendrán carácter supletorio respecto a las que expresamente se dicten en relación con cada uno de los tipos específicos de transporte regulados en este título, en lo que no se oponga a la naturaleza de cada uno de los mismos.

Art. 110. 1. Las autorizaciones para la realización de transportes públicos discrecionales de mercancías y de viajeros, salvo lo establecido, en su caso, de conformidad con lo previsto en el punto 3 del artículo 41, habilitarán para la realización de transporte con un vehículo concreto, cuya identificación deberá figurar en las mismas.

2. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determinará los plazos máximos que las autorizaciones pueden quedar vigentes pero en suspenso, sin estar referidas a vehículos concretos.

Art. 111. 1. Las autorizaciones para servicios públicos discrecionales de mercancías y de viajeros podrán ser, en relación con el ámbito territorial para el que habiliten, nacionales y locales.

Las autorizaciones nacionales se otorgarán sin limitación de radio de acción y habilitarán para realizar el transporte al que se refieran en todo el territorio del Estado.

Las autorizaciones locales habilitarán para realizar el transporte al que se refieran en el radio de 100 kilómetros, contados en línea recta, a partir de la localidad en que la autorización esté domiciliada.

Lo dispuesto en este punto estará condicionado, en relación con las islas Baleares, las islas Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla, a la aplicación del régimen especial que en relación con dichos territorios se establece en el punto 3 de este artículo.

2. Las autorizaciones deberán estar domiciliadas en el lugar en el que su titular tenga su domicilio o un Centro de trabajo permanente o temporal.

3. Las autorizaciones de ámbito local domiciliadas en las ciudades de Ceuta y de Melilla habilitarán para realizar transporte en la totalidad del área de la ciudad correspondiente y, en régimen de transporte combinado, entre dichas ciudades y cualquier punto del territorio peninsular español, así como para regresar desde éste con carga, pero en ningún caso para hacer transporte entre dos puntos de dicho territorio peninsular.

Las autorizaciones de ámbito local domiciliadas en cualquier punto del territorio peninsular español habilitarán para realizar transporte entre dicho territorio y Ceuta o Melilla en régimen de transporte combinado cuando su radio de acción baste, con arreglo a lo previsto en el punto 1, para amparar el transporte en la península hasta el puerto en el que el mismo haya de continuar, aunque no para hacer transporte interior en las citadas ciudades. Dichas autorizaciones habilitarán, asimismo, para realizar el regreso con carga desde Ceuta o Melilla a un punto concreto de la península, cuando su radio de acción baste para amparar el transporte en la península desde el puerto de arribada hasta dicho punto.

Previo acuerdo con las Comunidades Autónomas de las islas Baleares y de Canarias, podrá establecerse en relación con las mismas,

de conformidad con lo previsto en la disposición adicional octava de la LOTT, un régimen análogo al establecido en este punto.

4. Cuando las circunstancias concurrentes en la oferta y demanda de transporte lo justifiquen, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transportes por Carretera, y oída la Conferencia Nacional de Transportes o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, podrá determinar la existencia de autorizaciones con ámbitos territoriales distintos a los previstos en el punto 1.

Art. 112. 1. Para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías o de viajeros será necesario acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en los artículos 42 y concordantes de este Reglamento, con las concreciones que, de acuerdo con los mismos, realice el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el cual podrá, en especial, determinar límites máximos en la antigüedad de los correspondientes vehículos.

2. El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público discrecional se realizará por el órgano competente en el lugar en que las mismas hayan de estar domiciliadas y se documentará a través de la expedición de las correspondientes tarjetas de transporte, en las que se especificará el nombre de su titular, lugar de domiciliación, vehículo al que estén referidas, ámbito de actuación y demás circunstancias que se determinen por la Dirección General de Transportes Terrestres.

3. La cuantía de las fianzas que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51, deberán constituirse, no excederá, para las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y de mercancías, de 500.000 pesetas.

Art. 113. Se otorgarán cuantas autorizaciones de transporte público de mercancías de ámbito local para vehículos ligeros sean solicitadas siempre que se cumplan los requisitos a que se refiere el artículo anterior.

Asimismo, y salvo que el Gobierno, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, y oída la Conferencia Nacional de Transporte o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, establezca un régimen diferente, se otorgarán cuantas nuevas autorizaciones correspondientes a vehículos ligeros de ámbito nacional sean solicitadas, siempre que los solicitantes cumplan, además de las previstas en el artículo anterior, alguna de las siguientes condiciones:

a) Cumplir el requisito de capacitación profesional para el transporte de mercancías con vehículos pesados.

b) Ser ya titular de autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías para vehículos ligeros de ámbito nacional, o bien ser titular de autorizaciones para vehículos ligeros de ámbito local, o, en su caso, comarcal, de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria primera, 3, con una antigüedad ininterrumpida mínima de cuatro años.

Art. 114. No existirán límites cuantitativos al otorgamiento de autorizaciones de ámbito local para realizar transportes públicos discrecionales de mercancías en vehículos pesados ni de viajeros en autobús; otorgándose cuantas autorizaciones de dicho ámbito sean solicitadas, siempre que se cumplan los requisitos a que se refiere el punto 1 del artículo 112.

Art. 115. 1. El otorgamiento de autorizaciones de ámbito nacional para realizar transportes de mercancías en vehículos pesados y de viajeros en autobús estará sujeto a los cupos o contingentes máximos que, de forma diferenciada para el transporte de viajeros y de mercancías, deberá determinar el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. No obstante, cuando, en su caso, a través de los correspondientes estudios, quede justificada la innecesariedad de dichas medidas limitativas, el Gobierno, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, y oída la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, podrá determinar la inaplicación de las mismas en relación con los transportes en los que dicha innecesariedad haya sido justificada.

2. El establecimiento de los correspondientes cupos se realizará tras los oportunos estudios, de acuerdo con la evolución operada o prevista en la oferta y en la demanda de transporte, y teniendo en cuenta las modificaciones del conjunto de variables con repercusión en las mismas.

3. En la medida en que las circunstancias concurrentes lo permitan, por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones se preestablecerán los criterios de determinación de los correspondientes cupos, objetivando la concreción de los mismos.

4. La distribución de los cupos o contingentes se realizará de acuerdo con los criterios objetivos que determinará el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones; en los cuales se ponderará el volumen y desarrollo de las Empresas peticionarias. Podrá excluirse de la distribución a las Empresas que hayan realizado con anterioridad

transmisión de autorizaciones o en las que se den circunstancias que igualmente hagan presumir la innecesidad de nuevas autorizaciones para atender a su demanda.

Art. 116. 1. Los vehículos de transporte mixto definidos en el punto 5 del artículo 47 podrán realizar tanto el transporte de viajeros como el de mercancías que sus características técnicas permitan.

2. Para la realización de transporte con vehículos de transporte mixto será necesaria la posesión de la preceptiva autorización administrativa, cuyo otorgamiento estará condicionado a la realización de la tramitación conjunta de la autorización de transporte de viajeros y de la autorización de transporte de mercancías que correspondan a la capacidad y características técnicas del vehículo mixto y al ámbito en que se pretenda desarrollar la actividad, debiendo cumplirse los requisitos generales establecidos tanto para el otorgamiento de la autorización de transporte de viajeros como para la de mercancías.

No será necesaria la posesión de autorización administrativa de transporte mixto cuando se trate de transporte que, en razón de su naturaleza y características, esté exento de autorización tanto según las reglas relativas al transporte de viajeros como de las del de mercancías. Cuando únicamente esté exento en razón de su capacidad de transporte de viajeros o de mercancías, deberán cumplirse las reglas establecidas para la autorización de la modalidad de transporte a la que no alcance la exención.

3. Podrán obtenerse, asimismo, autorizaciones para vehículos de transporte mixto mediante el canje de una autorización de transporte de viajeros y otra de transporte de mercancías correspondientes a las categorías de que en cada caso se trate, por una autorización de transporte mixto; siendo a tal efecto aplicables las reglas generales sobre sustitución de vehículos.

#### SECCIÓN 2.ª RÉGIMEN JURÍDICO

Art. 117. 1. Las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y de mercancías habrán de estar referidas a vehículos de los que disponga su titular en virtud de alguna de las modalidades previstas en el punto 1 del artículo 48.

2. Los vehículos a los que estén referidas las autorizaciones podrán sustituirse por otros cuando así lo autorice el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, mediante la referencia de la correspondiente autorización al nuevo vehículo. Dicha sustitución quedará subordinada al cumplimiento de los requisitos establecidos por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para garantizar que la misma no implica un inadecuado aumento de la oferta de un cierto tipo de transporte ni el injustificado envejecimiento del parque móvil adscrito al mismo.

Deberá autorizarse, asimismo, por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la continuidad de la vigencia de las autorizaciones de transporte, cuando se realicen modificaciones de las características de los vehículos a los que estén referidas que afecten a su peso máximo autorizado, capacidad de carga, número de plazas u otras características. Dicha autorización estará condicionada a que las modificaciones del vehículo no impliquen un aumento de la capacidad de carga o peso máximo autorizado que conviertan un vehículo ligero en pesado, o del número de plazas que suponga la transformación de un turismo en autobús.

3. Independientemente de la exigencia de que los vehículos no sobrepasen una antigüedad determinada para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, prevista en el punto 1 del artículo 112, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer una antigüedad máxima de dichos vehículos, a efectos de permanecer realizando transporte, sobrepasada la cual, deberán ser sustituidos por otros que cumplan los requisitos exigibles.

Art. 118. 1. Las autorizaciones de transporte público discrecional respecto a cuyo otorgamiento existan limitaciones cuantitativas podrán ser transmitidas a otros titulares, siempre que la Administración así lo posibilite, realizando la correspondiente novación subjetiva de las mismas en favor de los adquirentes.

2. La transmisión a que se refiere el punto anterior estará subordinada a que los adquirentes cumplan los requisitos de carácter personal exigidos para el otorgamiento originario de las autorizaciones de que se trate.

Los vehículos a los que se refieran las autorizaciones transmitidas podrán ser los mismos a los que anteriormente estuvieran adscritos, o bien otros, siempre que en este caso se cumplan las condiciones que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a fin de promover la modernización del parque de vehículos y evitar perturbaciones en el sistema de transportes.

Deberán cumplirse, asimismo, las reglas específicas que en relación con la transmisión determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el cual podrá en especial condicionarla a que no se produzca disminución del número de autorizaciones de la Empresa transmitente en un determinado periodo de tiempo, a partir de la obtención por ésta de alguna nueva autorización con cargo a cupos o contingentes limitados.

3. No obstante lo dispuesto en el primer párrafo del punto anterior, podrá realizarse la novación subjetiva de las autorizaciones en favor de los herederos forzosos del titular de las mismas, aun cuando aquéllos no cumplan el requisito de capacitación profesional, en los casos previstos en el punto 2 del artículo 36, y de acuerdo con las condiciones y plazos en el mismo establecidos.

4. Las autorizaciones de transporte público discrecional, para cuyo otorgamiento no existan limitaciones cuantitativas, pero sí de antigüedad de los vehículos o de otro tipo, podrán transmitirse cuando se transmita la totalidad de la Empresa, el adquirente cumpla los requisitos personales exigibles y se cumplan las condiciones tendentes al no falseamiento de los principios inspiradores de las reglas de otorgamiento que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en su caso, determine.

Cuando se trate de Empresas que realicen otras actividades, además de la de transporte, bastará que se transmita en su totalidad la sección o departamento de transportes, cesando la Empresa en dicha actividad.

5. La transmisión de autorizaciones estará condicionada al pago o cumplimiento de las sanciones que, en su caso, tenga pendientes la Empresa transmitente en relación con las autorizaciones objeto de transmisión.

Art. 119. 1. Las tarifas para los servicios públicos discrecionales de transporte de viajeros o de mercancías que, de conformidad con lo previsto en el artículo 28, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones se establecerán en función de la capacidad de carga o número de plazas autorizado y de la distancia recorrida, pudiendo, en su caso, ponderarse las localidades de origen y destino, los itinerarios y el tiempo de duración del transporte.

2. En los transportes de mercancías podrán preverse reducciones tarifarias cuando no se ocupe la capacidad total de carga del vehículo.

3. Podrán establecerse mínimos de percepción, que se cobrarán con independencia de la distancia recorrida, así como cantidades adicionales por los tiempos de espera, paradas, paralización del vehículo, prestaciones complementarias o características especiales del servicio.

4. En los transportes de mercancías de carga completa, los costes de las operaciones de carga y descarga y estiba y desestiba no estarán comprendidos en las correspondientes tarifas, siendo dichas operaciones por cuenta, respectivamente, del cargador o remitente y del consignatario, salvo que expresamente se pacte otra cosa, en cuyo caso se retribuirán con independencia de la tarifa.

5. Podrán preverse reducciones tarifarias para los transportes de mercancías o de viajeros realizados con continuidad para la misma Empresa cargadora o usuarios que alcancen los períodos de tiempo y/o volúmenes mínimos que se determinen.

Art. 120. Cuando, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 95 de la LOTT, proceda la revocación de autorizaciones vigentes, la misma se realizará de acuerdo con las reglas, plazos y condiciones que determinará el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, oída la Conferencia Nacional del Transporte, o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas y previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, estableciendo el régimen de indemnizaciones y el plan financiero para realizar las mismas.

Art. 121. 1. Las demandas de transporte discrecional que las Empresas de transporte satisfagan haciendo uso de la colaboración de otros transportistas debidamente autorizados, de conformidad con lo previsto en el artículo 97 de la LOTT, no podrán exceder anualmente del 15 por 100 del total de las demandas de porte que satisfagan cuando se trate de transporte de mercancías y del 40 por 100 cuando se trate del transporte de viajeros. Dichos porcentajes se medirán en función del número de vehículos-kilómetro realizados o del volumen de facturación, según el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine.

2. Los contratos temporales de colaboración en el transporte de mercancías no podrán tener una duración continuada en su ejecución superior a tres meses.

3. En los transportes discrecionales de mercancías, la contratación de la colaboración de otros transportistas no podrá exceder en ningún momento concreto del 100 por 100 de la capacidad de transporte propia, medida por el número de vehículos.

Art. 122. 1. Los transportes discrecionales de viajeros se deberán realizar como regla general mediante la contratación global por el transportista de la capacidad total del vehículo.

No obstante, con carácter excepcional, el órgano administrativo competente en función del lugar donde se inicie el servicio podrá autorizar la contratación por plaza con pago individual para determinados servicios en los que se den conjuntamente al menos tres de las cuatro siguientes circunstancias:

a) Que el transporte venga motivado por acontecimientos de influencia masiva de público, no pudiendo la demanda ser satisfecha adecuadamente por los servicios regulares permanentes de uso general existentes.

b) Que por el carácter ocasional del servicio no proceda el establecimiento de transportes regulares permanentes, temporales o de uso especial.

c) Que los servicios no se presten con reiteración de itinerario, calendario y horario, teniendo cada transporte una finalidad específica e independiente.

d) Que el transporte se organice con un objetivo o finalidad común a la totalidad de los viajeros.

Cuando la petición se justifique en el cumplimiento de las circunstancias previstas en los apartados b) y c) se valorará la inexistencia de agencia de viajes en la población de que se trate.

En la correspondiente autorización, la cual podrá tener carácter único o temporal, se concretarán el viaje o viajes autorizados y, en su caso, el tiempo de duración de la misma.

2. Las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías habilitarán para realizar transportes con reiteración o no de itinerario, calendario u horario.

Podrá contratarse la capacidad total o parcial del vehículo al que estén referidas tales autorizaciones.

## CAPITULO II

### Reglas sobre determinados tipos específicos de transporte

#### SECCIÓN 1.ª TRANSPORTE PÚBLICO EN AUTOMÓVILES DE TURISMO

Art. 123. 1. Para la realización de transportes discretionales en automóviles de turismo será preciso, como regla general y salvo lo dispuesto en los puntos siguientes, obtener simultáneamente la licencia municipal que habilite para la prestación de servicios urbanos y la autorización que habilite para la prestación de servicios interurbanos, la cual tendrá en todo caso ámbito nacional.

2. Por excepción podrán otorgarse autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios interurbanos, aun cuando el municipio no otorgue simultáneamente la correspondiente licencia municipal cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que haya sido denegada, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de la petición, la correspondiente licencia municipal de transporte urbano.

b) Que los vehículos estén residenciados en núcleos de población de menos de 5.000 habitantes.

c) Que el número de vehículos residenciados en el municipio de que se trate, provistos de la preceptiva licencia de transporte urbano y autorización de transporte interurbano, sea insuficiente para satisfacer adecuadamente las necesidades públicas de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia plenamente justificada en el expediente.

3. Podrán otorgarse licencias municipales, aun sin el otorgamiento simultáneo de la correspondiente autorización de transporte interurbano, únicamente cuando en el correspondiente expediente quede suficientemente acreditada la necesidad y rentabilidad del servicio con carácter estrictamente urbano. Cuando se produzca este supuesto no podrá otorgarse al titular de la licencia municipal autorización de transporte interurbano hasta que no hayan transcurrido, al menos, cinco años desde el otorgamiento de aquella, siendo en todo caso exigible la debida justificación de la procedencia de dicho otorgamiento.

4. La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano o de la autorización de transporte interurbano dará lugar a la cancelación, asimismo, de la otra licencia o autorización que debe acompañarla, salvo en los casos en que, dándose las circunstancias previstas en los puntos 2 y 3 anteriores, el Ente competente sobre ésta decida expresamente su mantenimiento.

No se aplicará lo previsto en el párrafo anterior cuando se pierda por falta de visado la autorización habilitante para transporte interurbano.

5. No será de aplicación lo dispuesto en el punto 1 de este artículo para las personas que en el momento de la entrada en vigor de este Reglamento sean titulares únicamente de licencia municipal o de autorización de transporte interurbano. Dichas personas podrán continuar realizando el transporte para el que estuvieran autorizadas y, en su caso, solicitar la autorización o licencia que no posean, siendo de aplicación para el otorgamiento de ésta las reglas previstas en el artículo siguiente.

Art. 124. 1. Para el otorgamiento simultáneo de las licencias de transporte urbano y de las autorizaciones de transporte interurbano, se seguirá el procedimiento que a continuación se establece, el cual podrá ser desarrollado por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones:

a) Se realizará conjuntamente la petición de las correspondientes licencias de transporte urbano y autorización de transporte interurbano en el Ayuntamiento competente para el otorgamiento de la primera.

Por excepción, el solicitante podrá referir su solicitud únicamente a la licencia de transporte urbano, cuyo otorgamiento estará en dicho caso condicionado al cumplimiento de los requisitos establecidos en el punto 3 del artículo anterior.

b) El Ayuntamiento receptor de la petición remitirá la solicitud al órgano competente para el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano, el cual, teniendo en cuenta la situación de la oferta y la demanda de transporte, en un plazo de dos meses, informará con carácter autovinculante sobre la denegación u otorgamiento de dicha autorización, quedando este último, no obstante, condicionado a la obtención de la licencia municipal.

Sin embargo, cuando el Ayuntamiento considere manifiestamente improcedente acceder a la petición de licencia municipal, podrá denegar directamente ésta y remitir la solicitud al órgano competente sobre la autorización de transporte interurbano a los efectos previstos en el apartado d) de este artículo.

c) El correspondiente Ayuntamiento, a la vista del informe anterior y ponderando las necesidades de transporte y la oferta del mismo existente y en su caso las previsiones a que se refiere el punto 2 de este artículo, decidirá sobre el otorgamiento de la licencia municipal de acuerdo con el procedimiento establecido para el otorgamiento de ésta conforme a sus normas específicas a que se refiere el artículo 143 de este Reglamento.

A tal efecto deberá tenerse en cuenta que si el informe sobre el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano fuera negativo, únicamente procederá el otorgamiento de licencia municipal si se dan las circunstancias previstas en el punto 3 del artículo anterior, y de acuerdo con lo establecido en el mismo.

d) El Ayuntamiento notificará el otorgamiento o denegación de la licencia municipal al órgano competente para el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano, el cual procederá de conformidad con su informe previo a que se refiere el apartado b) anterior, salvo que éste fuera positivo y el Ayuntamiento hubiera decidido la denegación de la licencia municipal, en cuyo caso únicamente podrá otorgarse la autorización de transporte interurbano cuando, mediante los requisitos previstos en el punto 2 del artículo anterior, ello resulte justificado por el conjunto de circunstancias concurrentes.

2. Los correspondientes Ayuntamientos y los órganos de las Comunidades Autónomas competentes por delegación del Estado para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano o, en su caso, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, podrán condicionar, respectivamente, el otorgamiento de las licencias municipales y de las autorizaciones de transporte interurbano a la aprobación previa de cupos o contingentes para las mismas cuando se den las circunstancias previstas en el artículo 49 de la LOTT, en cuyo caso la inexistencia de éstos prejuzgará en sentido negativo el acuerdo a que se refiere el apartado c) del punto anterior.

3. Cuando se trate de solicitudes de autorizaciones de transporte interurbano realizadas por personas que posean licencia municipal de transporte urbano, las mismas se dirigirán directamente al Ente competente para su otorgamiento, el cual decidirá sobre el mismo ponderando la existencia de la licencia municipal.

No obstante, cuando las referidas autorizaciones municipales hubieran sido otorgadas después de la entrada en vigor del Real Decreto 2025/1984, de 7 de octubre, y el Ente competente sobre la autorización de transporte interurbano hubiera denegado en su momento el otorgamiento de ésta, dicha denegación no podrá ser reconsiderada hasta que no hayan transcurrido cinco años desde la entrada en vigor de este Reglamento.

Cuando se trate de solicitudes de licencias de transporte urbano realizadas por personas que posean autorizaciones de transporte interurbano, el correspondiente Ayuntamiento decidirá directamente sobre su otorgamiento.

Art. 125. Los servicios a que se refiere esta Sección, salvo en los supuestos exceptuados conforme a lo dispuesto en los siguientes artículos 126 y 127, deberán iniciarse en el término del municipio al que corresponda la licencia de transporte urbano o en el que estuviera residenciada la autorización de transporte interurbano, cuando de conformidad con lo previsto en el punto 2 del artículo 123 ésta hubiera sido expedida sin la previa existencia de licencia municipal.

A tal efecto, se entenderá en principio que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva. Sin embargo, la Dirección General de Transportes Terrestres, o en su caso, las Comunidades Autónomas que por delegación ostenten competencias sobre estos transportes, podrán determinar en qué casos y con qué condiciones los vehículos que hayan sido previamente contratados pueden prestar en el territorio de su competencia servicios realizando la carga de pasajeros fuera del término del municipio que les haya otorgado la correspondiente licencia, o en el que en su caso estén residenciados.

Art. 126. 1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, en las zonas en las que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma tal que la adecuada ordenación de tales servicios trascienda el interés de cada uno de los mismos, los entes competentes para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano podrán establecer o autorizar Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en las que los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio, ya tenga carácter urbano o interurbano, que se realice



integramente dentro de dichas Areas, incluso si excede o se inicia fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo.

2. El establecimiento de Areas Territoriales de Prestación Conjunta podrá realizarse a través de cualquiera de los procedimientos previstos en el artículo 114 de la LOTT o directamente por el Ente competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano, siendo en todo caso necesaria para tal establecimiento la conformidad de éste y el informe favorable de, al menos, las dos terceras partes de los municipios que se proponga incluir en las mismas, debiendo representar dichos municipios como mínimo el 75 por 100 del total de la población del Area.

3. Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios en las Areas Territoriales de Prestación Conjunta serán otorgadas por el Ente competente para el establecimiento del Area, o por el que designen las normas reguladoras de ésta.

En el procedimiento de adjudicación de dichas autorizaciones deberán observarse los requisitos específicos establecidos para el otorgamiento de licencias municipales, siendo de aplicación las normas relativas a éstas en los servicios que se presten íntegramente dentro de dichas Areas.

Serán asimismo de aplicación las reglas establecidas en el artículo 124 en cuanto a la coordinación del otorgamiento de las autorizaciones del Area y las de carácter interurbano de ámbito nacional, teniendo aquéllas, a estos efectos, análoga consideración a la de las licencias municipales.

4. El Ente competente para el establecimiento o autorización del Area Territorial de Prestación Conjunta lo será asimismo para realizar, con sujeción a la normativa general, cuantas funciones de regulación y ordenación del servicio resulten necesarias. Dicho Ente podrá delegar el ejercicio de sus funciones en los órganos rectores designados por las normas reguladoras del Area, en alguno de los municipios integrados en la misma o en otra Entidad pública preexistente o constituida a tal efecto, siempre que exista informe favorable de los municipios cuyo número y población sean como mínimo los necesarios para la creación del Area.

Art. 127. Conforme a lo previsto en el punto 3 del artículo 116 de la LOTT, cuando la existencia de puntos específicos, tales como puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados u otros similares en los que se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios, se deriven necesidades de transporte que no se encuentren suficientemente atendidas por personas titulares de autorizaciones y licencias correspondientes al municipio en que dichos puntos estén situados, el Ente competente para el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con licencia o residenciados en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de tráfico.

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> TRANSPORTES TURÍSTICOS Y REALIZADOS CON CONTRATACIÓN INDIVIDUAL

Art. 128. 1. Los transportes turísticos habrán de prestarse, en todo caso, formando parte de los paquetes turísticos definidos por la normativa reguladora de las agencias de viaje. Dichos paquetes turísticos deberán comprender el servicio de transporte de ida al punto de destino y vuelta al punto de origen en un mismo modo o en modos diferentes y, al menos, dos de las siguientes prestaciones complementarias:

Pernoctación.

Guía turística, la cual exigirá la presencia de, al menos, una persona especializada, distinta del conductor, que realice tal función.

Manutención alimenticia.

No obstante, en los servicios en que la ida y la vuelta al punto de destino se realice en menos de ocho horas, bastará que juntamente con el transporte se realice una de las prestaciones complementarias citadas.

2. No obstante la exigencia general de que los transportes turísticos incluyan los trayectos de ida y vuelta, podrá admitirse, siempre que no queden desnaturalizados, dicha regla general ni el carácter turístico del servicio, que alguno o algunos de los usuarios contrate etapas aisladas de los mismos.

3. Tendrán asimismo el carácter de turísticos los transportes de viajeros por carretera con origen o destino en aeropuertos, puertos o estaciones ferroviarias, contratados con agencias de viaje conjuntamente con el correspondiente transporte aéreo, marítimo o ferroviario, como continuación o antecedente de éste, siempre que el precio del transporte por carretera no exceda del 40 por 100 del realizado en el otro modo.

4. Los transportes turísticos podrán ser objeto de contratación individual y cobro por asiento, facilitándose a cada viajero un billete en el que se especificará que se trata de un servicio turístico, el trayecto que comprende, las prestaciones complementarias incluidas y el precio total.

Art. 129. Cuando los transportes turísticos revistan carácter periódico, prestandose con reiteración de itinerario, si los mismos resultan coincidentes con un servicio de transporte regular de viajeros de uso general, el precio del paquete turístico en el que estén incluidos deberá

ser al menos un 30 por 100 superior a la tarifa del transporte en el servicio regular. Serán de aplicación, a efectos de apreciación de la coincidencia, las reglas establecidas en los artículos 64 y 65 de este Reglamento.

Dicho requisito podrá ser, no obstante, exonerado por el órgano administrativo competente en relación con la línea regular con la que se produzca la coincidencia, a petición de la agencia de viajes, cuando en el correspondiente expediente, y oídos en el plazo de quince días la empresa titular de la línea, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Comité Nacional del Transporte por Carretera, quede suficientemente justificada la posibilidad de realizar el paquete turístico a los precios ofrecidos y la especificidad de los usuarios que impida que se realice una competencia injustificada para la línea regular coincidente.

Art. 130. A fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos anteriores, las agencias de viaje deberán comunicar a la Administración los transportes turísticos realizados con reiteración de itinerario y carácter periódico o reiteración de calendario que pretendan llevar a cabo, especificando las condiciones de prestación, las tarifas y el resto de los servicios que integren el paquete turístico. La Administración prohibirá la realización del correspondiente transporte cuando en el expediente no quede suficientemente justificado el cumplimiento de las condiciones exigibles.

Los correspondientes servicios podrán comenzar a prestarse a partir de los treinta días de su comunicación a la Administración, si ésta no ha hecho manifestación expresa en otro sentido.

Art. 131. Independientemente de los transportes turísticos integrados en paquetes turísticos a que se refieren los artículos anteriores de esta sección, las agencias de viaje podrán realizar transportes discrecionales de viajeros con contratación individual y cobro por asiento, sin que sea exigible que formen parte de dichos paquetes, siempre que los mismos revistan carácter ocasional y esporádico, y vayan dirigidos a un grupo homogéneo de usuarios, teniendo el transporte un objetivo o finalidad común a todos ellos.

Art. 132. Cuando las empresas titulares de la explotación de servicios regulares de viajeros que atiendan tráfico coincidentes con los de los servicios a que se refiere esta sección realicen la denuncia de cualquier infracción que se produzca en el establecimiento o la prestación de los mismos, la Administración estará obligada a realizar la correspondiente investigación tendente a la exigencia de las responsabilidades en su caso existentes.

#### SECCIÓN 3.<sup>a</sup> TRANSPORTE SANITARIO

Art. 133. 1. Transporte sanitario es aquel que se realiza para el desplazamiento de personas enfermas, accidentadas o por otra razón sanitaria en vehículos especialmente acondicionados al efecto.

2. Los servicios de transporte sanitario podrán prestarse con vehículos adecuados para el traslado individual de enfermos en camilla, dotados o no de equipamientos que permitan medidas asistenciales, o con vehículos acondicionados para el transporte colectivo de enfermos no aquejados de enfermedades transmisibles.

Art. 134. 1. Las características técnicas, así como el equipamiento sanitario y la dotación de personal de cada uno de los distintos tipos de vehículos sanitarios previstos en el artículo anterior, serán determinados por Real Decreto a propuesta conjunta de los Ministros de Sanidad y Consumo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. Todos los vehículos de transporte sanitario, ya fueren de transporte público, privado u oficial, deberán contar con una certificación técnico-sanitaria expedida por el órgano competente en materia de sanidad en el lugar en que dicho vehículo esté residenciado, acreditativa del cumplimiento de las condiciones técnico-sanitarias a que se refiere el punto anterior.

La referida certificación técnico-sanitaria, a partir de cumplirse el segundo año de antigüedad del vehículo, deberá ser renovada anualmente, previa inspección, llevada a cabo por el órgano competente, de los aspectos del vehículo o sus elementos que tengan repercusión a efectos sanitarios. Además de la inspección anual a efectos de renovación, los órganos sanitarios podrán realizar cuantas inspecciones estimen precisas, y procederán conforme a los artículos 31.2 y 37 de la Ley General de Sanidad en el caso de que las mismas resultasen desfavorables.

Art. 135. 1. Para la realización de transporte sanitario será necesaria la previa obtención de la correspondiente autorización administrativa, otorgada bien para transporte público o para transporte privado. Las autorizaciones deberán estar referidas a un vehículo concreto.

2. Las autorizaciones para la realización de transporte público sanitario serán otorgadas por el órgano estatal o autonómico competente en materia de transporte interurbano, previo informe favorable del municipio en el que haya de estar residenciado el vehículo.

Si el informe municipal no es emitido en el plazo de treinta días desde la fecha en que sea solicitado el mismo, se considerará favorable. Tanto dicho informe como la decisión administrativa sobre el otorgamiento de la autorización tendrán carácter reglado, pudiendo revestir carácter negativo, únicamente, cuando se incumpla alguna condición o

requisito que resulte preceptivo, o cuando así deba resultar de la aplicación de los criterios de prestación del servicio y de distribución territorial del mismo debidamente aprobados.

Art. 136. 1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte sanitario será necesaria la previa obtención de la certificación técnico-sanitaria que se regula en el artículo 134. Cuando la certificación técnico-sanitaria sea suspendida, retirada o no renovada en el plazo establecido, se considerará automáticamente invalidada la autorización de transporte sanitario, aun cuando dicha invalidez no haya sido formalmente declarada por la Administración.

2. Los vehículos a los que estén referidas las autorizaciones de transporte sanitario deberán cumplir las condiciones de antigüedad máxima que, tanto a efectos del otorgamiento de la autorización como de mantenimiento de la misma, se determine por Orden conjunta de los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Sanidad y Consumo.

3. Las autorizaciones de transporte sanitario deberán especificar el tipo de vehículos para el que las mismas se conceden, y habilitarán para la realización de transporte tanto urbano como interurbano en todo el territorio nacional.

Las referidas autorizaciones deberán estar domiciliadas en la localidad en la que los vehículos tengan su base de operaciones, debiendo ser modificada dicha domiciliación cuando pasen a prestar servicios con carácter habitual en otra localidad.

Art. 137. Para la obtención de las autorizaciones de transporte sanitario deberán cumplirse los siguientes requisitos específicos:

a) Autorizaciones de transporte público:

1. Disposición de medios que permitan la inmediata localización las veinticuatro horas del día. En poblaciones de más de 20.000 habitantes, disposición de un local abierto al público, con nombre o título registrado.

2. Obtención previa de la certificación técnico-sanitaria regulada en el artículo 134.

3. Disposición del número mínimo de vehículos que determinen por Orden conjunta los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Sanidad y Consumo. Dicho mínimo no podrá en ningún caso ser superior a 10, graduándose hasta dicha cifra en función del número de habitantes de la ciudad o provincia en que estén domiciliadas las autorizaciones.

b) Autorizaciones de transporte privado.

Además de los establecidos con carácter general en los artículos 157 y 158, deberá haberse obtenido previamente la certificación técnico-sanitaria prevista en el artículo 134.

Art. 138. 1. Por los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Sanidad y Consumo, podrán establecerse tarifas obligatorias en horquilla en relación con los servicios de transporte sanitario.

Podrán acordarse tarifas inferiores a las mínimas en los casos de contrataciones de duración superior a seis meses o en los que se garantice un volumen significativo de transporte, en los términos que se fijen.

2. Las Empresas de transporte público sanitario deberán estar en condiciones de ofrecer sus servicios a los posibles usuarios las veinticuatro horas de cada día.

#### SECCIÓN 4.ª TRANSPORTE FUNERARIO

Art. 139. 1. El transporte funerario deberá ser realizado por Empresas de pompas fúnebres legalmente establecidas y autorizadas por los correspondientes Ayuntamientos, teniendo la consideración de transporte privado complementario.

2. Los vehículos con los que se realice el transporte funerario deberán cumplir los requisitos técnicos, sanitarios y de antigüedad que por Orden conjunta de los Ministros de Sanidad y Consumo, y de Transportes, Turismo y Comunicaciones se determinen. Deberán, en todo caso, respetarse las normas vigentes de policía mortuoria.

3. Las correspondientes autorizaciones de transporte privado para la realización de transporte funerario serán otorgadas por el Estado o, en su caso, por la correspondiente Comunidad Autónoma, previa propuesta o informe vinculante realizados por el respectivo Ayuntamiento una vez constatado por éste el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 157 y de los previstos en el punto anterior.

Dichas autorizaciones habilitarán para realizar cualquier transporte, independientemente del recorrido del mismo, hasta el lugar en que se realice el enterramiento o se conduzca el cadáver, si bien el servicio deberá tener su origen en el municipio en que la Empresa de pompas fúnebres tenga su sede, a no ser que se trate de municipios en los que no existan Empresas de pompas fúnebres o de supuestos de catástrofes o siniestros extraordinarios, en cuyo caso no existirá dicha limitación.

4. Sin perjuicio de la potestad tarifaria de la Administración competente, los precios de los servicios de transporte funerario estarán sujetos a la normativa de precios comunicados o declarados.

#### SECCIÓN 5.ª TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS Y DE MERCANCÍAS PERECEDERAS

Art. 140. 1. El transporte de mercancías peligrosas deberá realizarse respetando las reglas específicas dirigidas a prevenir los riesgos inherentes al mismo, las cuales serán establecidas por el Gobierno, y de conformidad con lo que éste determine, por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o por otros Ministerios afectados dentro de sus respectivas competencias, previo informe de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa internacional para el transporte de dichas mercancías.

2. El transporte de mercancías peligrosas realizado por las Fuerzas Armadas y de Seguridad del Estado se regirá por sus propias normas específicas, las cuales se ajustarán, en cuanto sus peculiares características lo permitan, a las condiciones técnicas y de seguridad establecidas con carácter general.

3. Los transportes de productos percederos que hayan de ser realizados en vehículos especialmente acondicionados para los mismos, se llevarán a cabo según reglas establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, o por otros Ministros afectados dentro de sus respectivas competencias, de acuerdo con la legislación sobre protección de los consumidores y usuarios y en las Reglamentaciones Técnico-Sanitarias, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa internacional para el transporte de dichos productos.

### CAPITULO III

#### Transporte urbano

Art. 141. 1. Las competencias municipales sobre los transportes y las actividades auxiliares y complementarias de estos se ejercerán con sujeción a lo dispuesto en las normas sustantivas del Estado y de las Comunidades Autónomas que regulen los mismos.

2. Las autorizaciones estatales o autonómicas de transporte de mercancías habilitarán para realizar tanto transporte urbano como interurbano dentro del ámbito a que las mismas estén referidas. Las competencias municipales en relación con los transportes de mercancías se concretarán a los aspectos relativos a su repercusión en la circulación y tráfico urbano.

3. Las autorizaciones estatales o autonómicas de transporte discrecional de viajeros en autobús habilitarán para realizar tanto transporte urbano como interurbano dentro del ámbito a que las mismas estén referidas. Los municipios podrán otorgar autorizaciones habilitantes para realizar transporte discrecional en autobús de carácter exclusivamente urbano, siempre que dicho otorgamiento no implique una perturbación en la adecuación de la oferta y la demanda de transporte, quede justificada la rentabilidad del servicio con carácter exclusivamente urbano e informe favorablemente dicho otorgamiento la Comunidad Autónoma correspondiente o, en su caso, el Estado, oído el Consejo Nacional de Transportes Terrestres u órgano competente de las Comunidades Autónomas. Será aplicable en relación con el otorgamiento, modificación, utilización y extinción de dichas autorizaciones, en defecto de normas de las Comunidades Autónomas, el régimen general establecido en este Reglamento.

4. El establecimiento, adjudicación y explotación de los transportes regulares de viajeros permanentes o temporales y de uso general o especial de competencia municipal definidos en el artículo 113 de la LOTT, se regirán por las normas de las Comunidades Autónomas que les afecten, por las de este Reglamento y sus normas complementarias, y por las correspondientes Ordenanzas Municipales, las cuales deberán respetar lo dispuesto en las normas autonómicas y estatales sin poder introducir requisitos o disposiciones adicionales que desvirtúen su sentido.

Podrá especialmente realizarse la explotación municipal directa mediante acuerdo del correspondiente Ayuntamiento, de conformidad con lo prevenido en el artículo 66.2, así como la utilización de procedimientos de gestión indirecta distintos de la concesión sin que sea a tal efecto preciso recabar informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, aunque si cumplir el resto de las condiciones previstas en el artículo 66.1.

5. Los municipios ejercerán en relación con los transportes funerarios, sanitarios u otros especiales, así como con las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, las competencias previstas expresamente para ellos en las normas reguladoras de dichos transportes o actividades.

Art. 142. No serán de aplicación en relación con los transportes regulares de viajeros de competencia municipal, las normas establecidas en este Reglamento sobre prohibiciones de coincidencia para el establecimiento de servicios regulares permanentes o temporales; no obstante, para el establecimiento por los Ayuntamientos de líneas que incluyan tráficos 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 del ente concedente.

de éste, 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.

Tendrán la consideración de tráficos coincidente a los efectos previstos en este artículo los que se realicen entre paradas en las que el servicio interurbano estuviera autorizado a tomar y dejar viajeros o puntos próximos a los mismos, incluso cuando dichas paradas estuvieran dentro de la misma población o núcleo de población.

Art. 143. 1. Las licencias municipales para la prestación de servicios de transporte urbano en automóviles de turismo corresponden a una categoría única, denominándose licencias de auto-taxi.

2. La coordinación del otorgamiento de las licencias municipales para la prestación de servicios de transporte urbano con automóviles de turismo con las autorizaciones interurbanas para dichos vehículos, se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 124 de este Reglamento.

3. El régimen de otorgamiento y utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano en vehículos de turismo así como el de prestación del servicio se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por el Gobierno, o por el órgano competente de las Comunidades Autónomas, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera, u órganos competentes de las Comunidades Autónomas, y oída la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas.

4. La actuación de la Administración en relación con la actividad de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor se ejercerá con independencia de la relativa a los servicios de transporte en dichos vehículos, regulándose por lo dispuesto en los artículos 180 y siguientes de este Reglamento.

#### CAPITULO IV

##### Transporte internacional

Art. 144. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán con carácter supletorio a las contenidas en la normativa directamente aplicable de la Comunidad Económica Europea y en los demás tratados y convenios internacionales suscritos por España.

Art. 145. 1. Para la realización de transporte público internacional de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos pesados será necesario poseer la capacitación profesional para el transporte internacional, la cual únicamente podrá ser obtenida por las personas que también posean la capacitación profesional para la realización de transporte interior en la modalidad de que se trate, pudiendo dicho reconocimiento realizarse de forma diferenciada o conjunta.

2. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá eximir, no obstante, de la obligación de poseer el requisito de capacitación profesional específica para el transporte internacional de mercancías cuando se trate de transportes liberalizados por tener su origen o destino en puntos de países extranjeros situados en las proximidades de la frontera con España, hasta las distancias que se establezcan, de acuerdo con los tratados o convenios internacionales suscritos por España.

Art. 146. 1. Las Empresas españolas que pretendan realizar transportes públicos internacionales de viajeros en autobús y de mercancías en vehículos pesados que excedan de la zona fronteriza en su caso definida por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones de conformidad con lo previsto en el punto 2 del artículo anterior, deberán estar inscritas en la Subsección de Empresas de Transporte Internacional de Viajeros o de Mercancías que al efecto existirá en el Registro General regulado en los artículos 49 y 50.

2. Para la inscripción prevista en el punto anterior será necesario justificar el cumplimiento del requisito de capacitación profesional para el transporte internacional y, además, cuando se trate de transporte de mercancías, acreditar la disponibilidad del número mínimo de vehículos con autorizaciones de ámbito nacional de las que, en su caso, sea titular la Empresa de que se trate, que, en función de las circunstancias concurrentes en el mercado de transporte internacional, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el cual podrá, sin embargo, minorar o eximir de dicha exigencia a las Empresas que, cuando fuera concretada la misma, ya vinieran realizando transporte internacional o que realicen transportes liberalizados o no sometidos a contingente. Dichos vehículos deberán tener la capacidad de carga y reunir las condiciones que establezca el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

A efectos de justificar la disponibilidad del número mínimo de vehículos exigida, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá autorizar a los transportistas a agruparse en cooperativas de transportistas o sociedades de comercialización, conforme a las reglas que para garantizar su adecuación a los fines de dimensionamiento empresarial mínimo pretendidos determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

3. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá, asimismo, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terres-

tres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, establecer la exigencia de otros requisitos adicionales para la inscripción en la correspondiente Subsección de Empresas de Transporte Internacional del Registro General prevista en el punto 1 cuando ello fuera preciso de acuerdo con lo previsto en tratados o convenios internacionales, o por las especiales circunstancias concurrentes en el mercado del transporte internacional.

4. La inscripción en el Registro implicará la habilitación genérica para la realización de transporte internacional a que se refiere el artículo 107.1 de la LOTT.

Art. 147. Los transportes internacionales de mercancías y de viajeros de carácter discrecional, que se hallen liberalizados de autorización previa según las normas de los tratados o convenios internacionales que regulen los mismos o de los Estados extranjeros por los que hayan de discurrir, podrán realizarse libremente por las Empresas debidamente inscritas en la Subsección del Registro a que se refiere el artículo anterior, si bien éstas deberán cumplimentar los documentos de control determinados en los referidos convenios, tratados o normas extranjeras, y los que en su caso establezca el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera a fin de posibilitar el conocimiento de los datos sobre dichos transportes y garantizar que no se desvirtúe la naturaleza de los mismos.

Art. 148. Cuando la realización de transportes internacionales de mercancías o discrecionales de viajeros estuviera sujeta a la autorización de los países extranjeros por los que éstos discurren o de las organizaciones internacionales en las que los mismos estén integrados, la distribución de tales autorizaciones que corresponda realizar a la Administración española se ajustará a las reglas que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones según los principios que a continuación se explicitan:

1.º Cuando se trate de autorizaciones correspondientes a países y modalidades de transporte cuyo número resulte en principio suficiente para atender cuantas demandas se realicen, dichas autorizaciones se distribuirán por la Dirección General de Transportes Terrestres, según las solicitudes que realicen las correspondientes Empresas que las peticen.

A tal efecto, la Dirección General de Transportes Terrestres deberá hacer pública la relación de estados y modalidades de transporte respecto a los que exista escasez de autorizaciones, pudiendo dicha relación ser modificada, según la evolución de la disponibilidad de autorizaciones y de la demanda de las mismas.

El otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere este apartado estará, en todo caso, condicionado a la disponibilidad de autorizaciones existente, pudiendo, a la vista de la misma, en cualquier momento, la Dirección General de Transportes Terrestres modificar el régimen de otorgamiento y someterle al previsto en el apartado siguiente en relación con las autorizaciones respecto a las que exista escasez.

2.º Cuando se trate de autorizaciones correspondientes a países y modalidades de transporte cuyo número resulte en principio insuficiente para atender todas las demandas que realicen las Empresas, las reglas de distribución que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones deberán de tener en cuenta los siguientes principios:

a) Mantenimiento en lo posible de la capacidad de transporte internacional realizado en años anteriores por las correspondientes Empresas, de acuerdo con las autorizaciones utilizadas debidamente por las mismas.

b) Distribución por la Dirección General de Transportes Terrestres de los aumentos de cupos de autorizaciones internacionales y, en general, de las autorizaciones disponibles después de atender las necesidades a que se refiere el subapartado a) anterior, entre todas las Empresas inscritas en la correspondiente Subsección de Empresas de Transporte Internacional del Registro General que las soliciten, de acuerdo con criterios objetivos preestablecidos, los cuales serán determinados ponderando los siguientes elementos, que podrán ser modificados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera:

Inversión en vehículos realizada el año precedente por cada Empresa. Se computarán únicamente los vehículos provistos de autorización administrativa.

Dimensión de la Empresa.

Coefficiente de autorizaciones por vehículo de cada Empresa.

Relación, cuando se trate de transporte de mercancías, entre el comercio exterior realizado por carretera y el número total de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera que integren los cupos de las Empresas domiciliadas en la zona donde radique o donde tenga centros de trabajo la Empresa.

3.º Para el otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional correspondientes a organizaciones internacionales o de carácter multilateral y, concretamente, de las de la CEE y la CEMT, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá exigir condiciones específicas fundamentalmente ligadas a la experiencia internacional de la Empresa, a su parque de vehículos, y a la disponibilidad anterior de

autorizaciones correspondientes a los países más significativos para los que autorice a realizar transporte la autorización de la organización internacional o multilateral.

Podrán, asimismo, tenerse en cuenta para el otorgamiento de estas autorizaciones el aprovechamiento de anteriores autorizaciones del mismo tipo que hubieran realizado las correspondientes Empresas, y cuando se trate de autorizaciones de la CEMT, el número de viajes realizados a países de la CEMT no pertenecientes a la CEE.

Para el otorgamiento de nuevas autorizaciones multilaterales podrá exigirse la renuncia a autorizaciones de carácter bilateral que anteriormente se poseyeran, de acuerdo con las reglas de conversión que determine el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4.º No obstante lo previsto en los puntos anteriores, la Dirección General de Transportes Terrestres podrá anualmente reservar un número de autorizaciones no superior al 15 por 100 del total de las existentes, las cuales podrán ser otorgadas directamente sin sujeción a las reglas preestablecidas a que se refieren dichos puntos cuando se den circunstancias excepcionales de carácter objetivo que así lo justifiquen y, fundamentalmente, en los siguientes supuestos:

a) En el caso de transporte a países con los que exista un interés especial en fomentar éste, debiendo ser dichos países determinados expresamente con periodicidad anual por la Dirección General de Transportes Terrestres.

b) Para completar el número de autorizaciones por viaje necesarias para realizar el canje de las mismas por autorizaciones temporales.

c) Cuando se trate de servicios de transporte internacional de mercancías por carretera de interés público que no puedan ser realizados por las Empresas españolas de transporte internacional registradas como tales.

d) Cuando se trate de llevar a cabo aquellos transportes privados complementarios no liberalizados que no puedan ser realizados en vehículos de transporte público, en razón del carácter especialmente delicado de las mercancías, de las específicas condiciones del transporte u otras circunstancias análogas que igualmente lo justifiquen.

Art. 149. 1. La solicitud de autorizaciones de transporte internacional de mercancías y de viajeros de carácter discrecional, así como la realización material de su otorgamiento y su distribución temporal, se llevarán a cabo de conformidad con las reglas que para garantizar el más adecuado aprovechamiento de las mismas determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá realizar la retirada de autorizaciones de transporte internacional y establecer limitaciones al otorgamiento de otras nuevas, en relación con las Empresas que hagan un uso indebido de las mismas, o vulneren las normas reguladoras del transporte internacional.

Art. 150. 1. La transmisión realizada, de conformidad con lo previsto en el artículo 118, de autorizaciones de transporte de ámbito nacional, por Empresas españolas titulares asimismo de autorizaciones de transporte internacional contingentes, podrá dar lugar, previa autorización de la Dirección General de Transportes Terrestres, a la transmisión de la parte proporcional de dichas autorizaciones internacionales con arreglo al procedimiento y condiciones determinados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones con objeto de evitar perturbaciones en el sistema general establecido en los anteriores artículos de este capítulo.

Salvo supuestos especiales en que, por razones de interés público debidamente motivadas y justificadas, se autorice un régimen diferente por la Dirección General de Transportes Terrestres, el porcentaje que las autorizaciones internacionales cedidas representen respecto al cupo total asignado a la Empresa cedente, no será superior al porcentaje que el número de autorizaciones de ámbito nacional cedidas por la referida Empresa cedente a la cesionaria, represente respecto al total de autorizaciones de ámbito nacional de las que dicha Empresa cedente fuese titular antes de la transmisión.

2. Asimismo podrá realizarse la transmisión de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera en aquellos casos en que se haya realizado la de las correspondientes autorizaciones de ámbito nacional de la empresa de que se trate, por cambio de la denominación, cambio de la forma jurídica o transmisión a los herederos forzosos, no siendo precisa en este último caso la disponibilidad del número mínimo de vehículos a que se refiere el punto 2 del artículo 146.

Art. 151. Con arreglo a lo que, con carácter general, se establece en el punto 1 del artículo 106 de la LOTT, los transportes públicos internacionales de viajeros pueden ser regulares, discrecionales y de lanzadera. La concepción de dichas clases de transporte se realizará de conformidad con los tratados o convenios internacionales suscritos por España, y supletoriamente por lo dispuesto en la legislación interna española. Los transportes internacionales turísticos que cumplan las condiciones previstas en el artículo 128, aunque se lleven a cabo con reiteración de itinerario, calendario y horario tendrán la consideración de transportes discrecionales o, en su caso, de lanzadera, siéndoles aplicable el régimen establecido en la sección 2.ª del capítulo II de este título.

Art. 152. 1. El procedimiento para el establecimiento y autorización de la explotación de los servicios regulares de viajeros de carácter internacional previsto en el artículo 108 de la LOTT, se realizará de conformidad con las reglas concretas que de acuerdo con las peculiaridades de dichos servicios y con lo previsto en los Tratados y Convenios internacionales, establezca el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Dichas reglas podrán en su caso prever la no exclusividad de la prestación, la adjudicación de forma directa a la Empresa peticionaria, y la exigencia de un acuerdo previo con una Empresa del otro Estado afectado que posibilite la conformidad de éste a que se refiere el punto siguiente.

En lo no previsto en las reglas a que se refiere el párrafo anterior se aplicarán las establecidas en el título III de este Reglamento para los servicios regulares permanentes de uso general, en cuanto las mismas resulten compatibles con la específica naturaleza de los servicios a que se refiere el presente artículo.

2. La prestación de los transportes regulares internacionales estará condicionada a que su establecimiento resulte posible, bien por estar previsto en Tratados o Convenios internacionales, o porque los Estados extranjeros afectados den su conformidad al mismo. El acuerdo interno de establecimiento llevará implícita la realización por parte de la Administración española de las gestiones, en su caso, necesarias con los Estados extranjeros afectados para lograr el acuerdo de los mismos al establecimiento del servicio regular. Dicho acuerdo podrá tramitarse y, en su caso, conseguirse antes, durante o después de la adjudicación del servicio. Si el acuerdo no pudiera lograrse y el servicio hubiera sido adjudicado, la Empresa adjudicataria no adquirirá derecho alguno, si bien, si en el plazo de cinco años siguientes a tal adjudicación fuera posible la creación del servicio, dicha Empresa mantendrá su derecho a que le sea adjudicada la explotación del mismo.

3. El acuerdo de adjudicación implicará la aceptación de la Empresa adjudicataria de las posibles modificaciones en las condiciones inicialmente previstas de prestación del servicio que, en su caso, haya que realizar para conseguir la aceptación de los Estados extranjeros afectados, salvo que renuncie a la adjudicación.

4. Las autorizaciones a que se refiere este artículo podrán ser renovadas cuando venza su plazo de duración, siempre que haya de continuarse la prestación del servicio, y la eficacia de la Empresa en la gestión de éste así lo postule.

Art. 153. 1. Los servicios de lanzadera se solicitarán de la Dirección General de Transportes Terrestres, la cual, cuando ello resulte procedente, concederá la autorización de salida de España y, cuando se trate de servicios que no estén liberalizados de conformidad con lo previsto en Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, trasladará la solicitud a las autoridades competentes de los otros países implicados en el servicio, a fin de que éstos den, en su caso, la conformidad a su establecimiento.

2. El criterio para la autorización de los servicios de lanzadera considerará el carácter estacional y preferentemente turístico de los mismos, así como que no supongan competencia injustificada a los servicios regulares internacionales existentes.

3. Los servicios de lanzadera se autorizarán con fechas y destinos determinados.

4. Cuando los servicios de lanzadera estén sometidos a un cupo o número limitado de autorizaciones, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determinará las reglas para su distribución, siguiendo criterios inspirados en los establecidos en el artículo 148.

Art. 154. La realización de transportes internacionales que discurren en España por parte de Empresas extranjeras, únicamente podrá llevarse a cabo cuando la misma se encuentre liberalizada, de conformidad con lo dispuesto en Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, o cuando dichas Empresas dispongan de la correspondiente autorización española o de una organización internacional a la que pertenezca España que les habilite al efecto. Serán de aplicación al respecto las prescripciones del artículo 109 de la LOTT.

Art. 155. 1. Para la realización de transportes internacionales privados de mercancías o de viajeros que se hallen liberalizados de conformidad con lo dispuesto en Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, será necesario cumplimentar la documentación de control que dichos Tratados o Convenios prevean o, en su defecto, la que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. La realización de transporte internacional privado que no se encuentre liberalizado estará condicionada a que no exista escasez de autorizaciones para realizar el mismo al Estado de que en cada caso se trate, debiendo quedar, previamente, a la entrega de las correspondientes autorizaciones, suficientemente garantizada la existencia del número de éstas necesario para realizar todos los transportes públicos que sean demandados.

No obstante, la Dirección General de Transportes Terrestres podrá, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 106.3, de la LOTT, otorgar autorizaciones extranjeras para la realización de transporte internacional privado, aun no dándose las circunstancias a que se refiere el párrafo anterior, en los supuestos previstos en el artículo 148, 4.º, 1).

## CAPITULO V

## Transportes privados

Art. 156. 1. Los transportes privados particulares, definidos en el artículo 191 de la LOTT, servirán necesidades personales del titular del vehículo y de sus allegados, entendiéndose que éstos son sus familiares u otras personas que convivan o tengan con aquél una relación de dependencia personal o laboral de carácter doméstico, así como aquellos cuyo transporte se realice en base a una relación social de amistad o equivalente. No tienen esta consideración los transportes que sirven de complemento a Empresas aunque éstas sean familiares, autónomas, cooperativas, sociedades civiles particulares, comunidades de bienes u otras similares.

2. Los transportes privados particulares de viajeros habrán de realizarse en vehículos de turismo.

Los transportes privados particulares de mercancías habrán de ser realizados en vehículos ligeros.

Art. 157. Los transportes privados complementarios, definidos en el artículo 102 de la LOTT, habrán de cumplir las condiciones establecidas en el mismo, aplicándose, en relación con dicho cumplimiento, las siguientes prescripciones:

a) Los viajeros o mercancías tendrán su origen o destino en los establecimientos de la Empresa o de sus clientes que intervengan en el proceso comercial o se desplazaran entre puntos exteriores a la misma siempre que, en el último supuesto, se trate de atender sus propias necesidades internas. Si la actividad principal se presta de forma ambulante, el vehículo con el que se practique tendrá la consideración de establecimiento de la Empresa.

b) Cuando los transportes se realicen en vehículos pesados de mercancías o en autobuses, dichos vehículos habrán de ser propiedad de la Empresa o disponer de los mismos en régimen de «leasing».

En los demás casos, así como cuando se trate de sustituir, por un plazo no superior a un mes, a los vehículos a que se refiere el párrafo anterior que se encuentren averiados, los vehículos podrán ser arrendados de acuerdo con lo previsto en este Reglamento.

Podrán, asimismo, utilizarse vehículos arrendados cuando la Dirección General de Transportes Terrestres así lo establezca expresamente por la insuficiencia o inadecuación de la oferta de transporte público para atender el transporte concreto de que se trate.

c) Los vehículos deberán ser conducidos por el titular de la Empresa o por personas de él dependientes, acreditándose esta condición mediante la correspondiente documentación de contratación laboral y de afiliación a la Seguridad Social o, en el caso de empresarios autónomos, mediante la justificación de la relación de parentesco y convivencia con el titular.

d) En el transporte privado complementario de viajeros, éstos deberán ser trabajadores o asalariados de los respectivos Centros, o personas asistentes a los mismos. En el primer caso, será determinante de la condición de usuario su relación laboral con la Empresa; en el segundo caso, los viajeros lo serán en calidad de socios, beneficiarios o contratantes de otros servicios objeto de la actividad principal de la Empresa o establecimiento.

e) La percepción del precio del transporte de viajeros de forma independiente al de la prestación principal, prevista en el artículo 102.2, e), de la LOTT, únicamente procederá cuando se trate de transportes que sean utilizados de forma individualizada y diferenciada por los distintos usuarios del servicio o prestación principal y sea autorizada expresamente por la Administración. Dicha autorización determinará el precio máximo aplicable, el cual no podrá exceder del estricto coste del transporte, sin que la Empresa pueda obtener beneficio alguno por este concepto.

Art. 158. 1. La realización de transportes privados complementarios requerirá, como regla general, autorización administrativa previa.

No obstante, estarán exentos de autorización los siguientes transportes privados complementarios:

a) Los transportes de viajeros que se realicen en vehículos de turismo, salvo los de carácter sanitario y fúnebre.

b) Los transportes de mercancías que se realicen en vehículos cuyo peso máximo autorizado no exceda de los límites previstos en el artículo 41.2, c).

c) Los transportes de mercancías que se realicen en vehículos ligeros arrendados por un plazo no superior a un mes a que se refiere el artículo 41.2, d).

2. Las autorizaciones de transporte privado complementario tendrán ámbito territorial nacional.

3. Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte privado complementario de viajeros será necesaria la previa justificación de la necesidad de realizar el transporte para el que la autorización se solicite, de acuerdo con el número de empleados o posibles usuarios.

Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte privado complementario de mercancías será necesario, asimismo, justificar la

necesidad de realización de éste según la naturaleza y volumen de la actividad de la Empresa.

La Administración podrá, en función de los datos obtenidos, limitar el número de plazas o la capacidad de carga de los vehículos para los que se conceda la autorización. Dichos vehículos no podrán exceder de la antigüedad máxima que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4. En los supuestos de cambio de propiedad de la Empresa, fusión o absorción por otra y, en general, de cambio de titularidad del negocio, procederá la novación subjetiva de las correspondientes autorizaciones de transporte privado complementario en favor del nuevo titular de los vehículos a que estuvieran adscritas, si así lo solicita éste, sin que sea exigible el cumplimiento del requisito de antigüedad máxima de los vehículos a que se refiere el último párrafo del punto anterior.

Lo previsto en el párrafo anterior será asimismo, de aplicación cuando el cambio de titularidad se produzca en relación con un área o sector diferenciado de la Empresa que realice una actividad independiente, en relación con los vehículos adscritos al mismo.

## TITULO V

## Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

## CAPITULO PRIMERO

## Agencias de transporte

## SECCIÓN 1.ª AGENCIAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Art. 159. 1. Son agencias de transporte de mercancías las Empresas individuales o colectivas dedicadas a intermediar en la contratación del transporte de mercancías como organizaciones auxiliares interpuestas entre los cargadores y los transportistas.

2. Las agencias de transporte de mercancías actuarán como comisionistas en nombre propio y deberán, por tanto, realizar su actividad contratando el transporte, tanto con el transportista como con el cargador, en su propio nombre, ocupando la posición de transportista frente al cargador, y de cargador frente al transportista.

Estarán incluidas en la actividad de las agencias todas las funciones previas de información, oferta, gestión y organización, necesarias para la contratación del transporte.

3. La contratación de las agencias deberá realizarse con transportistas legalmente autorizados para realizar el transporte en el ámbito y modalidad concreta de que se trate, quedando en caso contrario sujetas a las responsabilidades que corresponda.

Art. 160. 1. Las agencias de transporte de mercancías podrán realizar sus funciones interviniendo en la contratación de toda clase de servicios de transporte por carretera, tanto internos como internacionales, pudiendo, asimismo, llevar a cabo su intervención en relación con los transportes realizados en modos distintos a la carretera, respetando las normas específicas que regulen éstos.

2. Las agencias de transportes de mercancías están autorizadas para intervenir, como remitentes o como consignatarios, en las operaciones de transporte público de mercancías que con uno o con varios destinatarios se efectúen en relaciones de tráfico de cualquier ámbito territorial, mediante vehículos amparados por autorizaciones de transporte del ámbito de que en cada caso se trate.

3. Cuando no se hayan convenido expresamente el itinerario, el modo o clase de transporte en el que el servicio deba ser realizado, u otras condiciones sobre la forma de realización de éste, la agencia estará facultada para utilizar aquellos que estime convenientes.

Art. 161. 1. Para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte será necesaria la obtención de la preceptiva autorización administrativa que habilite para el mismo.

2. Salvo que el Gobierno, por las causas previstas en el artículo 49 de la LOTT, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, y oída la Conferencia Nacional de Transportes o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, establezca un régimen diferente, el otorgamiento de autorizaciones de agencia de transporte no estará sujeto a limitaciones cuantitativas, debiendo realizarse el mismo en favor de todas las Empresas que lo soliciten y que cumplan los requisitos exigibles.

3. Las autorizaciones se otorgarán de forma diferenciada para las agencias de carga completa y para las agencias de carga fraccionada, habilitando, respectivamente, para las actividades que el artículo 121.4 de la LOTT determina como propias de cada una de dichas clases de agencias. La misma Empresa podrán ser titular de autorizaciones de agencia de carga completa y de carga fraccionada y ejercer simultáneamente ambas actividades.

Art. 162. 1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de agencia de transporte de mercancías será precisa la justificación del cumpli-



miento de los requisitos previstos en el artículo 48 de la LOTT, de acuerdo con las concreciones que de los mismos realice el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, respetando en todo caso las siguientes reglas:

a) Será exigible una capacitación profesional específica distinta de la de transportista.

b) Habrá de disponerse de un local, distinto al domicilio privado de su titular, abierto al público previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales. Dicho local deberá estar dedicado en exclusiva a actividades de transporte y no podrá ser compartido por varias Empresas.

c) Habrá de constituirse una fianza, según lo previsto en el artículo 51 de este Reglamento, cuyo importe se incrementará, en función de las sucursales en otras provincias que tenga la agencia.

La cuantía de la referida fianza estará comprendida entre cinco y veinte millones de pesetas por cada autorización de sede central o sucursales, realizándose por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las correspondientes concreciones.

Dicha fianza, salvo que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera, establezca un régimen diferente, podrá constituirse en la modalidad de fianza colectiva prevista en el artículo 51 de este Reglamento.

2. Las agencias de carga fraccionada deberán disponer de un local con la superficie y acondicionamiento necesarios para el ejercicio de su actividad.

Dichas agencias deberán realizar sus funciones de consolidación, desconsolidación y clasificación de mercancías y demás correspondientes a la actuación intermediadora que les es propia mediante los trabajadores integrados en su plantilla a través de una relación laboral, llevando a cabo el transporte y distribución de las mercancías mediante la contratación del mismo con Empresas de transporte público debidamente autorizadas en los términos previstos en el artículo 159.

3. Las autorizaciones de agencia de transporte tendrán una duración indefinida, si bien deberán ser visadas de acuerdo con los plazos y condiciones que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine.

Art. 163. 1. La Autorización de agencia de transporte de mercancías únicamente habilitará, en principio, para realizar la correspondiente actividad en relación con transportes que tengan su origen o destino en la provincia que en la misma se determine como domicilio de la agencia, en la cual ésta deberá tener el establecimiento que le sirva de sede central.

2. Para la realización de sus actividades en provincias distintas a aquéllas en las que tenga su domicilio o sede central será preciso que la Administración autorice a la agencia la creación de las correspondientes sucursales en dichas provincias, exigiéndose a tal fin la disponibilidad de un local adecuado en cada una de las mismas, el incremento de la fianza en la cuantía que corresponda y las demás circunstancias que resulten precisas para un adecuado funcionamiento del sector en su caso determinadas con carácter general por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El otorgamiento de autorizaciones de sucursales no estará sometido a limitaciones cuantitativas apriorísticas.

3. Para la apertura de locales auxiliares en provincias en las que ya se halle autorizada una sucursal, o en la que radique la sede central de la Empresa, no será necesaria la autorización específica de la Administración de Transportes, siendo suficiente, a tal efecto, la previa comunicación a dicha Administración de la referida apertura, haciendo expresión de los datos identificativos del local, a fin de posibilitar la inspección y control de las actividades realizadas en el mismo.

4. No obstante lo dispuesto en los puntos anteriores de este artículo, las agencias podrán realizar sus actividades en provincias en las que no radique su sede central ni tengan autorizada una sucursal, utilizando la colaboración o corresponsalia de otras agencias debidamente autorizadas para operar en las mismas.

Art. 164. 1. Los precios que apliquen a los cargadores o usuarios las agencias de carga fraccionada serán libres; los precios que apliquen las agencias de carga completa deberán respetar las tarifas a aplicar por el transportista, en su caso establecidas por la Administración, en relación con el tipo de transporte en que intervengan.

2. Los precios que las agencias abonen a los transportistas con los que contraten, deberán respetar las tarifas obligatorias que en su caso se hallen vigentes para los transportes que éstos realicen, si bien podrán establecerse tarifas especiales para los transportes en los que la comercialización haya sido realizada por agencias.

## SECCIÓN 2.ª AGENCIAS DE VIAJE

Art. 165. 1. La actividad de mediación en los transportes de viajeros, tanto nacionales como internacionales, salvo los supuestos de colaboración entre transportistas legal o reglamentariamente previstos, estará reservada a las agencias de viaje debidamente autorizadas por la Administración turística.

Las agencias de viaje podrán realizar, asimismo, funciones de mediación en relación con el arrendamiento de vehículos de turismo.

No tendrán la consideración de actividades de mediación a efectos de lo previsto en este punto las actuaciones de comercialización y venta de billetes que sean realizadas por personas que actúen en nombre de los titulares de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general para tráficos que estos estén autorizados a realizar.

2. El ejercicio de la actividad de las agencias de viaje en relación con los transportes turísticos y, en general, con todo tipo de transportes discrecionales, incluidos los que de conformidad con el artículo 131 se realicen con contratación individual o por asiento, deberá de llevarse a cabo contratando en nombre propio el correspondiente transporte tanto con los transportistas como con los usuarios.

3. La actividad de las agencias de viaje en relación con los transportes regulares de viajeros, de cualquier tipo que éstos sean, se circunscribirá, salvo que la Administración autorice otro régimen, a las actividades de información, reserva de plazas y venta de billetes, actuando como comisionista por cuenta ajena y contratando en nombre del transportista.

Art. 166. 1. La infracción de las normas reguladoras de la ordenación del transporte por parte de las agencias de viaje será sancionada de conformidad con lo previsto en la legislación de transportes.

A tal efecto, y sin perjuicio de que los órganos de inspección del transporte realicen directamente las inspecciones necesarias, los órganos de la Administración de turismo deberán comunicar a los de transportes las presuntas infracciones en esta materia que detecten, correspondiendo a estos últimos su sanción.

2. Las agencias de viajes deberán comunicar a la Administración de Transportes aquellas actividades que realicen que, por su repercusión en éste, sean determinadas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y, en especial, los transportes turísticos realizados con reiteración de itinerario y calendario.

## CAPITULO II

### Transitarios

Art. 167. 1. Los transitarios, en el ejercicio de sus funciones de intermediación y organización de los transportes internacionales y de los que se efectúen en régimen de control aduanero podrán realizar las siguientes actividades, siempre referidas a dichos tipos de transporte:

a) Cumplir las formalidades administrativas ligadas al transporte internacional o al régimen de tránsito aduanero.

b) Depositar o almacenar mercancías procedentes o destinadas al transporte internacional o en régimen de tránsito aduanero.

c) Consolidar y desconsolidar mercancías.

d) Coordinar las diversas fases del transporte con destino o procedencia internacionales, y, en particular, el tránsito, la reexpedición, el transbordo y las diferentes operaciones terminales.

e) Contratar la realización de los portes, con las Empresas de transporte.

f) Recibir, consignar y poner a disposición de los transportistas o de los destinatarios mercancías procedentes o destinadas al transporte internacional o en régimen de control aduanero.

2. Los transitarios, salvo que se limiten a poner las mercancías a disposición del transportista designado por el cargador, deberán contratar el transporte en nombre propio, de acuerdo con idénticas reglas a las establecidas en relación con las agencias de transporte.

Art. 168. Los transitarios podrán realizar sus actividades en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan el antecedente o la continuación de un transporte internacional, cuya gestión se les haya encomendado concretamente, existiendo constancia documental. Se entenderá que ello se produce cuando la mercancía objeto de transporte vaya dirigida hacia o proceda de un país extranjero o se realice su transporte en régimen de control aduanero.

Art. 169. Para realizar las actividades de transitario será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para las mismas.

Serán de aplicación, en relación con los requisitos de otorgamiento y características de dicha autorización, así como de apertura de sucursales y nuevos locales, reglas análogas a las establecidas en relación con las agencias de transporte de mercancías.

Art. 170. 1. Serán de aplicación, en relación con el ejercicio de la actividad de transitario las mismas reglas establecidas para las agencias de transporte de mercancías en relación con las siguientes cuestiones:

a) Libertad para escoger la vía, modo y clase de transporte que estimen conveniente cuando no estuvieran previamente pactados.

b) Posibilidad de realizar su intervención en relación con los transportes efectuados en cualquier modo.

c) Obligatoriedad de contratar con transportistas debidamente autorizados.

d) Posibilidad de utilizar la colaboración de otros transitario o agencias de transporte.

2. Los precios que apliquen los transitarios en su intervención en los transportes internacionales serán libres. En cuanto a su intervención en transportes internos serán de aplicación las mismas reglas establecidas en el artículo 164, en relación con las agencias de transporte de mercancías.

### CAPITULO III

#### Almacenistas-distribuidores

Art. 171. 1. Se considera actividad de almacenaje y distribución aquella que tiene por objeto recibir, en virtud de un contrato de depósito y en locales adecuados de los que disponga el depositario, bienes o mercancías ajenos, efectuando, respecto de ellos, operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, custodia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos y cualesquiera otras que hubieran sido convenidas para su posterior distribución, en virtud de un contrato de transporte, a las personas determinadas por el depositante en la forma, tiempo y lugar que éste determine.

2. Las Empresas de almacenaje y distribución tendrán la obligación de facilitar al depositante, con la periodicidad que en cada caso se establezca en los correspondientes contratos, información acerca del número de bienes o mercancías de cada tipo, clase o referencia que, como existencias, se encuentren depositados en los locales de aquéllas, y de su estado, así como de los periodos de vigencia o caducidad de las mismas, de la distribución realizada y de las demás circunstancias que permitan a los clientes conocer la marcha y situación de la actividad.

Art. 172. Los almacenistas-distribuidores podrán llevar a cabo la distribución de las mercancías, de acuerdo con las dos siguientes modalidades:

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

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

Podrán utilizarse, asimismo, para realizar la distribución, la colaboración de agencias de transporte.

Art. 173. 1. Para realizar la actividad de almacenistas-distribuidores será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para la misma.

2. Serán de aplicación, en relación con los requisitos de otorgamiento y características de dicha autorización, así como de apertura de sucursales y nuevos locales, reglas análogas a las establecidas en relación con las agencias de transporte de mercancías con las siguientes peculiaridades:

a) Los locales deberán ser adecuados en cuanto a su superficie y disponer de los medios técnicos necesarios para el ejercicio de la actividad, de acuerdo con las condiciones que al efecto determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

b) Las mercancías depositadas deberán estar aseguradas de los posibles daños que puedan sufrir.

c) Deberán cumplirse los requisitos establecidos por la Legislación vigente en materia de Sanidad y Seguridad e Higiene, así como los relativos a los almacenes generales de depósito.

3. Los precios de la actividad de almacenamiento y distribución serán libres.

Cuando se contrate la realización de transportes sometidos a tarifas obligatorias, los precios que se paguen a los transportistas deberán respetar éstas.

Cuando el almacenista-distribuidor sea, simultáneamente, agencia de transporte de mercancías, prevalecerá el régimen tarifario previsto para éstas.

### CAPITULO IV

#### Arrendamientos de vehículos

##### SECCIÓN I.ª ARRENDAMIENTO SIN CONDUCTOR

Art. 174. 1. Para el ejercicio de la actividad de arrendamiento sin conductor de vehículos automóviles de más de tres ruedas será necesario contar con una autorización administrativa, referida a cada vehículo, que habilite específicamente para la realización de dicha actividad.

Por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrán establecerse distintas clases de autorizaciones, según las especiales características de los vehículos, de las Empresas, o del ejercicio de la actividad a que las mismas estén referidas.

2. La competencia para el otorgamiento de la autorización a que se refiere el punto anterior corresponderá al órgano estatal o autonómico que, directamente o por delegación, tuviera atribuida la competencia para la expedición de las autorizaciones de transporte para vehículos residenciados en el mismo lugar en que lo esté el vehículo que se pretenda dedicar a la actividad de alquiler sin conductor.

Art. 175. Para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo sin conductor será necesario que la persona física o jurídica solicitante sea propietaria del vehículo y cumpla los siguientes requisitos:

a) Disposición de, al menos, un local u oficina dedicado exclusivamente a la actividad de arrendamiento, con nombre o título registrado, abierto al público, previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales u oficinas.

b) Disposición del número mínimo de vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones en función de las circunstancias concurrentes en el mercado.

c) No superación por los vehículos de los límites de antigüedad determinados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Ministerio de Industria y Energía.

d) Suscripción de los seguros de responsabilidad civil por daños que resulten obligatorios conforme a la legislación vigente.

e) Disposición de garajes o lugares de aparcamiento cuando así lo exija el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o la Comunidad Autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministerio establezca.

f) Las demás que, por resultar necesarias para el adecuado ejercicio de la actividad, determinen el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, o de acuerdo con las previsiones realizadas por éste, la Comunidad Autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministro establezca.

Art. 176. 1. Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento no podrán seguir utilizándose en dicha actividad, quedando sin efecto la correspondiente autorización, cuando alcancen la antigüedad máxima que, a fin de procurar la adecuada realización de la actividad, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine.

2. Las autorizaciones de arrendamientos de vehículos sin conductor únicamente tendrán validez mientras los vehículos a los que estén referidas pertenezcan a la persona a la que fueron concedidas, quedando automáticamente sin efecto en el momento en que la titularidad sobre los mismos sea transmitida. La persona adquirente de los vehículos que pretenda seguir dedicándolos a la actividad de arrendamiento deberá proveerse de la correspondiente autorización, cuya expedición únicamente procederá si dicha persona y el vehículo cumplen los requisitos establecidos en este Reglamento para el otorgamiento de nuevas autorizaciones. No obstante, cuando se realice la transmisión total de la Empresa o del departamento de arrendamiento de la misma cuando ésta realizara otras actividades, junto con la de los vehículos, no será exigible en relación con dichos vehículos el requisito establecido en el apartado c) del artículo anterior.

3. Los contratos de arrendamiento deberán realizarse en los locales u oficinas de la empresa arrendadora, si bien su formalización y la entrega efectiva de los vehículos a los usuarios podrán llevarse a cabo en un lugar diferente, siempre que quede garantizada la contratación previa.

Dichos contratos podrán asimismo ser realizados en delegaciones que la Empresa arrendadora tenga en hoteles, agencias de viajes, complejos turísticos o centros similares, siempre que la Administración no lo prohíba o establezca limitaciones, lo cual podrá hacer siempre que existan razones ligadas a la adecuada prestación del servicio que lo justifiquen.

4. A efectos de control administrativo, la formalización de los contratos de arrendamiento deberá realizarse de conformidad con las prescripciones establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, debiendo incluirse en los mismos aquellos datos que dicho Ministro determine.

5. Las Empresas arrendadoras podrán realizar el arrendamiento de sus vehículos utilizando la colaboración de otras Empresas arrendadoras que contraten directamente con los clientes.

La Empresa colaboradora que contrate directamente con los clientes deberá comprobar que el vehículo se halla debidamente autorizado y que cumple todos los requisitos reglamentariamente establecidos. La responsabilidad administrativa por cualquier infracción relativa al vehículo o a su autorización corresponderá conjuntamente a la Empresa propietaria del vehículo y a la Empresa colaboradora.

Para la realización de la colaboración prevista en este punto en relación con Empresas y vehículos extranjeros deberán cumplirse las reglas establecidas por el Ministerio de Economía y Hacienda.

6. Los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor no estarán sujetos a tarifa administrativa, si bien las correspondientes Empresas deberán tener expuestos los que apliquen para los diferentes tipos de vehículos de turismo, debiendo estar las correspondientes listas de precios selladas por la Administración con, al menos, quince días de antelación a la fecha en que comiencen a aplicarse.

El precio que se anuncie será el global o total que efectivamente se aplique al usuario y deberá llevar incorporado de forma indiferenciada

el coste del seguro de responsabilidad por daños a terceros, el de los impuestos que se satisfagan y los demás que pudieran existir.

Por excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá anunciarse y percibirse de forma diferenciada el coste del aseguramiento o exención de la responsabilidad del usuario por daños causados al propio vehículo, siempre que se refleje expresamente en el correspondiente anuncio o lista de precios el coste de dicho aseguramiento o exención y el carácter voluntario del mismo para el usuario.

Art. 177. La utilización de vehículos arrendados estará sometida al cumplimiento de los siguientes requisitos, del que serán responsables tanto el arrendador como el arrendatario:

a) El contrato de arrendamiento, salvo lo dispuesto en la sección 2.<sup>a</sup> de este capítulo y en el punto 2 de la disposición transitoria quinta de la LOTT, deberá referirse únicamente a la puesta a disposición del vehículo sin conductor, no pudiendo ir acompañado de otro contrato concertado con la misma Empresa relativo al personal conductor o acompañante.

b) El arrendamiento deberá realizarse con Empresas arrendadoras legalmente autorizadas para el mismo, conforme a lo previsto en este capítulo.

Art. 178. 1. Cuando el vehículo arrendado vaya a dedicarse a la realización de cualquier tipo de transporte sujeto a autorización o concesión administrativa, será necesario que se refiera previamente al mismo la correspondiente autorización de transporte o que se adscriba a la concesión de que se trate, de las que deberá ser titular el arrendatario.

A fin de acreditar la disponibilidad del vehículo arrendado necesaria para el otorgamiento de la autorización de transporte o para la adscripción a la concesión a que se refiere el párrafo anterior, será suficiente un precontrato o documento análogo en el que las partes se comprometan a realizar el arrendamiento y en el que figure el plazo de duración de éste, la identificación de la Empresa arrendadora, y los datos del vehículo y de la correspondiente autorización de arrendamiento con que éste cuente.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer las normas que resulten necesarias para facilitar la utilización de vehículos arrendados flexibilizando los requisitos para referir a los mismos las correspondientes autorizaciones, o para adscribirlos a las concesiones en las que se vayan a utilizar.

2. El arrendamiento de autobuses, así como de vehículos pesados de mercancías, únicamente podrá realizarse por las Empresas arrendadoras cuando el arrendatario cuente previamente con la correspondiente autorización de transporte público, la cual deberá ser exigida por la Empresa arrendadora.

3. El arrendamiento de vehículos ligeros de mercancías podrá realizarse aun cuando el arrendatario no justifique el contar con la correspondiente autorización de transporte público o privado referida a los mismos, cuando el mismo no tenga una duración superior a un mes, de acuerdo con lo previsto en el artículo 41.2.d).

4. Las prescripciones de este artículo y del anterior no serán de aplicación en los supuestos de utilización, por Empresas de transporte, de vehículos de otros transportistas, a través de las fórmulas de colaboración legalmente previstas.

5. Las Empresas de transporte podrán dedicar sus vehículos al arrendamiento sin conductor siempre que obtengan la correspondiente autorización de arrendamiento para los mismos, debiendo a tal efecto dar de baja en relación con dichos vehículos la autorización de transportes de la que estuvieran previstos. El tiempo máximo que podrá estar la correspondiente autorización de transporte en suspenso antes de ser revocada será el que resulte por aplicación de lo previsto en el artículo 110.2.

Art. 179. 1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá autorizar el arrendamiento de vehículos de viajeros o de mercancías por un determinado plazo máximo, sin necesidad de contar previamente con autorización o tarjeta de transporte referida a los mismos, cuando hayan de destinarse a sustituir provisionalmente a otros, provistos de la correspondiente autorización de transporte o adscritos a concesiones, que se encuentren averiados. A tal efecto, el transportista que desee realizar el arrendamiento deberá presentar a la Empresa arrendadora la siguiente documentación:

a) Original de la autorización de transporte correspondiente al vehículo averiado y del permiso de circulación del mismo.

b) Certificado del taller en el que se encuentre en reparación el vehículo averiado, en el que se exprese la presunta duración de dicha reparación.

El transportista arrendatario, para poder realizar transporte con el vehículo arrendado, deberá llevar a bordo del mismo la documentación anteriormente citada, así como un justificante expedido en modelo normalizado de haber puesto en conocimiento de la Administración la correspondiente avería presentando el certificado del taller y haciendo constar los datos del vehículo averiado y los del vehículo arrendado sustituto. Dicho justificante, que será extendido de forma inmediata,

tendrá el plazo de validez máximo que por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se determine en función de la presunta duración de la reparación de los vehículos averiados.

2. Los vehículos arrendados a que se refiere este artículo deberán cumplir los requisitos, en su caso, exigibles a los sustituidos, no exonerando su utilización de contar con los seguros que en su caso resulten preceptivos.

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> ARRENDAMIENTO CON CONDUCTOR

Art. 180. 1. Fuera de los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo. Dicho arrendamiento tendrá a todos los efectos administrativos la consideración de actividad de transporte.

2. Para la realización de la actividad de arrendamiento con conductor será precisa la obtención, para cada vehículo que se pretenda dedicar a la misma, de una autorización expedida por el mismo órgano competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte discrecional interurbano en el territorio de que trate, previo informe favorable del correspondiente Ayuntamiento, que habilite al efecto.

3. Lo previsto en esta sección y en la anterior no será aplicable al arrendamiento de las cabezas tractoras anteriormente provistas de autorizaciones TD, a que se refiere la disposición transitoria quinta de la LOTT, el cual será realizado de conformidad con lo previsto en la misma y de acuerdo con las condiciones establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para garantizar el mejor aprovechamiento del parque móvil de transporte de mercancías conforme a las circunstancias del mercado.

Art. 181. 1. Serán de aplicación para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor las mismas exigencias y requisitos establecidos en el artículo 175 en relación con el arrendamiento sin conductor, con las siguientes modificaciones:

a) Antes de la entrega de las autorizaciones que hayan sido otorgadas deberá acreditarse la contratación de dos conductores con permiso de conducción de la clase C o superior, debidamente inscritos y en régimen de alta en la Seguridad Social, por cada tres autorizaciones que se posean, contando a tal efecto las que vayan a ser entregadas. Podrán computarse como conductores el titular de la autorización y sus familiares en primer grado, siempre que se justifique que la conducción se realice por los mismos.

b) El número mínimo de vehículos dedicados a la actividad en cada Empresa será determinado por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones de forma diferenciada para las grandes poblaciones y las pequeñas, en función de las necesidades a cubrir en unas y otras, sin que pueda ser inferior a cuatro. Dichos vehículos habrán de tener un carácter representativo, pudiendo a tal efecto ser exigidas unas características mínimas de equipamiento, potencia o prestaciones.

2. El correspondiente Ayuntamiento podrá valorar las circunstancias externas concurrentes a la hora de emitir su informe sobre la procedencia del otorgamiento de las autorizaciones solicitadas, debiendo tenerse en cuenta la distinta naturaleza y el carácter diferenciado del arrendamiento con conductor y de los servicios de transporte en vehículos de turismo.

Cuando el correspondiente Ayuntamiento haya emitido su informe favorable y se cumplan los requisitos a que se refiere el punto anterior, el órgano competente sobre el transporte interurbano otorgará la autorización solicitada, pudiendo únicamente denegarla si existe una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en la zona en que esté situado el municipio de que se trate y los potenciales usuarios del mismo en dicha zona, o se incumple alguno de los requisitos exigibles.

3. En aquellos territorios en los que se hayan constituido las Areas de Prestación Conjunta de los servicios de transporte en automóviles de turismo previstas en el artículo 126, podrá atribuirse a los órganos competentes sobre las mismas la totalidad de las funciones sobre las autorizaciones de arrendamiento con conductor a que se refieren los puntos anteriores.

Art. 182. 1. El servicio de arrendamiento de vehículos con conductor deberá contratarse previamente en las oficinas o locales de la Empresa arrendadora situados en el municipio en el que esté domiciliada la correspondiente autorización, debiendo llevarse a bordo del vehículo copia acreditativa del contrato. En ningún caso podrán los correspondientes vehículos aguardar o circular por las vías públicas en busca de clientes, ni realizar la recogida de los que no hayan contratado previamente el servicio.

A efectos de control administrativo de formalización de los contratos de arrendamiento deberá realizarse de conformidad con las prescripciones establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, debiendo incluirse en los mismos aquellos datos que dicho Ministro determine.

2. Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán para la realización de servicios tanto urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional, siempre que el vehículo haya sido

previamente contratado de conformidad con lo dispuesto en el punto anterior.

3. Serán de aplicación en relación con el régimen de precios las mismas reglas establecidas en el artículo 176.6, en relación con la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor.

4. Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor no podrán llevar signos externos identificativos, salvo, en su caso, la placa relativa a su condición de vehículos de servicio público.

## CAPITULO V

### Estaciones de transporte

Art. 183. 1. Con arreglo a lo previsto en el artículo 127 de la LOTT, tendrán la consideración de estaciones de transporte por carretera de viajeros o de mercancías, los centros destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público, debiendo reunir las condiciones mínimas que a continuación se detallan:

#### a) Estaciones de viajeros:

Contar con accesos, para entradas y salidas de los vehículos, configurados de modo que no produzcan interferencias entre los mismos ni alteraciones sensibles en la capacidad de circulación normal por las vías colindantes.

Contar con accesos para entradas y salidas de los viajeros, independientes de los vehículos.

Poseer dársenas cubiertas en número suficiente para los aparcamientos simultáneos que se precisen.

Tener andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.

Contar con zonas de espera independientes de los andenes.

Contar con instalaciones de servicios sanitarios.

Poseer dependencias de facturación, consigna y venta de billetes, así como oficina de información.

Las demás que, de acuerdo con las características de los servicios que cada estación haya de atender, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones o las Comunidades Autónomas.

#### b) Estaciones de mercancías:

Ubicación en zona próxima a los núcleos de contratación o intercambio y generación de cargas.

Carácter público, esto es, que puedan ser utilizadas por cualquier vehículo de transporte o transportista legalmente establecido, con las únicas restricciones que se establezcan en sus normas específicas de explotación.

Acoger en su recinto un conjunto de servicios e instalaciones donde se desarrollen actividades relacionadas o vinculadas al transporte e integrados, a su vez, en funciones o tareas específicas de la estación o al servicio de la misma, tales como centro de información y distribución de cargas u oficinas para las agencias de transporte.

Poseer accesos controlados para los vehículos y aparcamientos adecuados.

Contar con naves de consolidación y fraccionamiento de cargas dotadas de muelles para recibir o expedir las mercancías, así como con naves de almacenamiento.

Las demás que, de acuerdo con las características de los servicios que cada estación haya de atender, se determinen por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones o las Comunidades Autónomas.

2. No tendrán la consideración de estaciones los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje, estacionamiento de vehículos o almacenamiento de mercancías, que no posean las características mínimas reseñadas.

Cuando dichos centros o instalaciones sean de utilización pública y su funcionamiento sea susceptible de incidir en la ordenación del transporte o del tráfico, el órgano administrativo competente podrá imponer limitaciones a su establecimiento o utilización, prohibirlos o condicionarlos a su transformación en estaciones de transporte.

Art. 184. 1. De conformidad con lo previsto en el artículo 128 de la LOTT, la correspondiente Comunidad Autónoma, o en su caso, el Estado, habrán de autorizar el establecimiento de estaciones de transporte, mediante la aprobación del preceptivo proyecto remitido por el Ayuntamiento del municipio en que hayan de construirse, bien por propia iniciativa o a solicitud de los particulares.

Dicho proyecto deberá contener como mínimo los siguientes documentos:

#### a) Memoria con los siguientes anexos justificativos:

Estudio de las consecuencias de su establecimiento y de sus repercusiones en la mejora de las condiciones de transporte y en la circulación y el tráfico en la zona de que se trate, así como de la rentabilidad social de su implantación.

Elección de su ubicación con referencia al enlace con las vías de comunicación de la zona.

Estudio de impacto urbanístico y ambiental.

Posibles restricciones y limitaciones de utilización.

Superficie mínima necesaria.

Número mínimo de dársenas o aparcamientos y zonas de circulación y maniobra.

Superficie necesaria destinada a los viajeros o cargadores (andenes, zonas de paso, espera, etc.).

Instalaciones mínimas y complementarias.

Sistema de explotación.

Estudio económico.

Tarifas.

Cálculo y justificación de precios y expropiaciones y plan de obra.

b) Planos.

c) Pliego de prescripciones técnicas particulares.

d) Presupuesto, que constará de mediciones, cuadros de precios, presupuestos parciales y presupuesto general.

2. En el procedimiento tendente a la aprobación, en su caso, del correspondiente proyecto presentado por el Ayuntamiento de oficio o a instancia de parte, se realizarán los estudios técnicos precisos y se abrirá un plazo de información pública por un tiempo mínimo de dos meses, remitiéndose el expediente a los Ayuntamientos que pudieran resultar afectados y solicitándose los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera u órganos equivalentes de la correspondiente Comunidad Autónoma, así como el de la Dirección General de Tráfico cuando el establecimiento de las estaciones pueda tener repercusión sobre la adecuada ordenación del tráfico interurbano.

A la vista de las actuaciones practicadas, el órgano competente podrá condicionar la aprobación del proyecto a la introducción de las modificaciones que se estimen precisas, pudiendo, en el caso de que las mismas no sean aceptadas por el correspondiente Ayuntamiento en el plazo de dos meses y se estime conveniente el establecimiento de la estación, aprobar de oficio el proyecto convenientemente modificado y construirla y explotarla por sí, de conformidad con lo previsto en el artículo 129.5 de la LOTT.

Cuando de las actuaciones practicadas resulte la procedencia del establecimiento de la estación en otro municipio, se requerirá al mismo al efecto, y si dicho requerimiento es desestimado o transcurren más de tres meses sin que sea contestado se podrá actuar, asimismo, de conformidad con lo prevenido en el citado artículo 129.5 de la LOTT, sin que haya de repetirse el procedimiento de aprobación del proyecto.

3. No será necesaria la iniciativa del Ayuntamiento, elaborándose el proyecto de oficio o a instancia de los particulares por la correspondiente Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, en los supuestos previstos en el punto 5 del artículo 129 de la LOTT.

A tal efecto, se requerirá previamente al correspondiente Ayuntamiento según lo previsto en el referido artículo de la LOTT, pudiendo entenderse que tal requerimiento ha sido desestimado cuando transcurran desde el mismo treinta días sin que el Ayuntamiento realice manifestación expresa o, en todo caso, dos meses sin que formalice la iniciativa, aun cuando haya realizado dicha manifestación.

4. Los Ayuntamientos deberán remitir a la correspondiente Comunidad Autónoma, o, en su caso, al Estado, los originales de los proyectos de construcción de estaciones presentados por los particulares que tomen en consideración, pudiendo adjuntar las modificaciones sobre los mismos que estimen que deben realizarse. Asimismo deberán remitir a dicha Comunidad Autónoma, o, en su caso, al Estado, los proyectos presentados por particulares que no estimen oportuno tomar en consideración a efectos del posible ejercicio de las funciones previstas en el artículo 129.5 de la LOTT.

Art. 185. 1. Como regla general la construcción y/o explotación de las estaciones de transporte se realizará por las empresas a las que el correspondiente Ayuntamiento o, en su caso, el órgano competente al que se refiere el artículo 129.5 de la LOTT, adjudique la concesión para las mismas, sin perjuicio de que cuando ello resulte justificado puedan utilizarse otras fórmulas de gestión indirecta previstas en la legislación de contratación administrativa.

2. La adjudicación de la referida concesión se llevará a cabo mediante concurso, sirviendo de base al pliego de condiciones del mismo el proyecto aprobado por la Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, conforme a lo previsto en el artículo anterior.

3. Serán de aplicación en relación con la celebración y adjudicación del concurso las reglas generales establecidas en la legislación de contratación administrativa. Como criterios de valoración de las ofertas presentadas se utilizarán fundamentalmente los siguientes:

Introducción de otros servicios y características, además de los mínimos exigidos.

Idoneidad y conveniencia de las instalaciones y medios complementarios que se ofrezcan.

Renuncia al apoyo financiero público o, en su caso, menor cuantía exigida de éste.

Tarifas ofrecidas.

Cualquier otra mejora o garantía de una más adecuada prestación del servicio, distintas a las propuestas que se formulen en virtud de los apartados anteriores o derivadas del examen conjunto de éstas.

4. Cuando la construcción de la estación se haya promovido como consecuencia de la iniciativa de un particular, se otorgará a éste derecho de tanteo en el correspondiente concurso, siempre que se comprometa a realizar la construcción y explotación a su riesgo y ventura sin subvención pública.

5. Cuando el correspondiente concurso haya quedado desierto, podrá realizarse la atribución de la construcción y/o explotación de la estación mediante adjudicación directa en condiciones análogas a las establecidas en el pliego de condiciones de aquél.

Art. 186. 1. Los Ayuntamientos o, en su caso, los órganos competentes a que se refiere el artículo F29.5 de la LOTT, podrán realizar directamente, o a través de cualquiera de las formas de gestión mixta previstas en la legislación vigente, la construcción o explotación de las estaciones, cuando existan motivos económicos o sociales que lo justifiquen o cuando haya quedado desierto el correspondiente concurso.

2. Cuando las Comunidades Autónomas o el Estado realicen aportaciones financieras para la construcción y explotación de estaciones de transporte, dichas Entidades podrán participar en la gestión de las mismas, en la forma que en cada caso se convenga.

Art. 187. 1. Las condiciones de construcción y/o explotación de las estaciones de transporte se recogerán en el correspondiente título concesional, que contendrá las establecidas en el pliego de condiciones con las precisiones realizadas en la oferta del adjudicatario que hayan sido aceptadas por el ente concedente.

2. El contenido de dicho título concesional deberá ser previamente ratificado por la correspondiente Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, a los únicos efectos de constatar su adecuación a las condiciones del proyecto aprobado, pudiendo condicionarse dicha ratificación a que por el Ayuntamiento y por el concesionario se acepten las modificaciones que a tales efectos resulten pertinentes, no existiendo por parte del concesionario derecho a indemnización alguna, si bien podrá renunciar a la adjudicación sin pérdida de la fianza.

3. Cualquier modificación sustancial de las condiciones originarias establecidas en el título concesional deberá ser ratificada por la correspondiente Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, a los mismos efectos previstos en el párrafo anterior.

4. Cuando la construcción y/o explotación de la estación se realice por el Ayuntamiento mediante gestión directa o mixta, serán de aplicación análogas reglas a las establecidas en los dos puntos anteriores en relación con las condiciones concretas de construcción y/o explotación que al efecto habrán de determinarse para cada estación.

## CAPITULO VI

### Centro de información y distribución de cargas

Art. 188. 1. Los centros de información y distribución de cargas podrán ser públicos y privados.

2. Los centros de información y distribución de cargas públicos serán establecidos por las Comunidades Autónomas en las que estén radicados y, en su caso, por el Estado. Los centros de información y distribución de cargas privados serán establecidos por asociaciones o agrupaciones de transportistas, cargadores, agencias, transitarios o almacenistas-distribuidores.

3. Los servicios de información de cargas que, en su caso, establezcan las asociaciones de transportistas exclusivamente para sus miembros, no tendrán la consideración de centros de información y distribución de cargas.

Art. 189. 1. Podrán realizar la comercialización de sus cargas utilizando los centros de información y distribución de cargas públicos, todos los cargadores, agencias, transitarios, almacenistas-distribuidores y transportistas que precisen de la colaboración de otros, que así lo deseen y que cumplan las normas objetivas que regulen su funcionamiento.

Tendrán acceso a realizar el transporte de dichas cargas todos los transportistas, realizándose la información y distribución de las mismas en base a criterios objetivos de acuerdo con lo previsto en el reglamento de funcionamiento de cada centro.

2. El reglamento de funcionamiento de los centros públicos se aprobará por la entidad que realice su establecimiento, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera o de los órganos competentes de la Comunidad Autónoma en la que estén situados. Dicho reglamento determinará el régimen de admisión, información y distribución de las cargas y las demás circunstancias y condiciones conforme a las cuales se ha de desarrollar la actividad del centro.

La explotación de los centros públicos podrá realizarse mediante gestión directa, indirecta o mixta.

Art. 190. Ya sea su explotación directa, indirecta o mixta, en cada centro de información y distribución de cargas público existirá una Junta Rectora que, en aplicación del reglamento de funcionamiento, determinará las directrices básicas de actuación del mismo. De dicha

Junta Rectora formarán parte, junto con los miembros de la Administración, representantes de las asociaciones de transportistas y de agencias y, en su caso, de las de cargadores, transitarios y almacenistas-distribuidores.

La Junta Rectora podrá proponer, al órgano administrativo al que corresponda la aprobación y modificación del reglamento de funcionamiento, las modificaciones de éste que conforme a la experiencia en su aplicación resulten convenientes.

Art. 191. Para el establecimiento de centros de información y distribución de cargas privados será necesaria la previa obtención de la autorización administrativa que habilite para dicha actividad, otorgada por la Comunidad Autónoma en que hayan de estar radicados y, en su caso, por el Estado.

A tal efecto, las asociaciones o agrupaciones de transportistas, cargadores, agencias, transitarios o almacenistas-distribuidores que acrediten el cumplimiento de los requisitos exigidos por el artículo 42 de este Reglamento y pretendan el establecimiento de un centro, deberán realizar la correspondiente solicitud, acompañándola de un proyecto de reglamento de funcionamiento que deberá ser aprobado por la Administración, la cual podrá condicionar dicha aprobación a la introducción en el mismo de las modificaciones que estime necesarias. Dicho Reglamento establecerá la forma de financiación del centro.

Art. 192. 1. Los centros de información y distribución de cargas tendrán como finalidad la puesta en contacto entre oferentes y demandantes de transporte, sin que puedan actuar como comisionistas ni contratar el transporte en nombre propio.

2. Los centros de información y distribución de cargas podrán informar sobre las tarifas en vigor y sobre la demás condiciones legales exigibles en el transporte, pero no estarán obligados, salvo que expresamente se determine lo contrario en su reglamento de funcionamiento, a vigilar ni exigir el cumplimiento de las mismas por las partes que contraten el transporte.

3. Los centros de información y distribución de cargas deberán disponer de los locales u oficinas adecuados para realizar sus funciones, de acuerdo con lo que, en su caso, se disponga por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, no siendo, sin embargo, necesario que las cargas pasen materialmente por los mismos. Será en todo caso preciso que dispongan de equipos informáticos y telemáticos.

4. Los centros de información y distribución de cargas públicos o privados podrán establecer convenios de colaboración con centros radicados en otros lugares para el mejor cumplimiento de sus funciones.

## TITULO VI

### Régimen sancionador y de control de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos

#### CAPITULO PRIMERO

##### Reglas generales sobre responsabilidad

Art. 193. La imputación de la responsabilidad administrativa por las infracciones, de las normas reguladoras de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 138.1 de la LOTT, siendo a tal efecto de aplicación las siguientes reglas:

a) A los efectos previstos en el apartado a) del artículo 138.1 de la LOTT, cuando la infracción se hubiera cometido durante la realización de un transporte llevado a cabo mediante el curso de un semirremolque provisto de autorización de transporte público discrecional, otorgada en las modalidades previstas en los apartados a) o b) del punto 2 del artículo 92 de LOTT, y de una cabeza tractora provista de la autorización para arrendamiento de vehículos regulada en el punto 1 de la disposición transitoria quinta de dicha Ley, y la titularidad de una y otra autorización fuera distinta, la responsabilidad corresponderá al titular de la autorización en que se ampara el semirremolque, salvo que la infracción se produzca por incumplimiento de lo dispuesto en relación con el tacógrafo, sus elementos u otros instrumentos o medios de control, distintivos u otra documentación obligatoria de que debiera ir provista la cabeza tractora o con los tiempos de conducción y descanso, en cuyo caso será responsable el titular de la autorización de arrendamiento en que ésta se ampara.

Asimismo, éste responderá de los hechos ocurridos durante el transporte que, sin guardar relación con las condiciones de ejecución del mismo ni con el contrato de transporte, sean constitutivos de infracción.

Todo lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo previsto en los apartados c) del artículo 197 y g) del artículo 198.

b) A los efectos previstos en el apartado b) del artículo 138.1 de la LOTT, 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, que realice su organización, 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) La responsabilidad de un determinado sujeto no excluirá la que legalmente corresponda a otro, ya estén comprendidos dichos sujetos en el mismo apartado del artículo 138.1 de la LOTT, o en apartados diferentes.

Art. 194. 1. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas, a que se refiere el artículo 138.1 de la LOTT, independientemente de que las acciones u omisiones de que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su Empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones, y repercutir, en su caso, sobre las mismas dicha responsabilidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 138 de la LOTT.

2. No se incurrirá en la responsabilidad prevista en este Reglamento cuando las acciones y omisiones se hayan producido como consecuencia de fuerza mayor, caso fortuito, o actuación determinante e insalvable de terceros, circunstancias cuya concurrencia, salvo que sea apreciada de oficio, deberá ser probada por quien las alegue.

Art. 195. Si un mismo hecho infractor fuera susceptible de ser calificado con arreglo a dos o más supuestos de infracción, se impondrá únicamente la sanción que corresponda al más grave de los mismos.

## CAPITULO II

### Infracciones

Art. 196. Las infracciones de las normas reguladoras del transporte por carretera se clasifican en muy graves, graves y leves.

Art. 197. Se considerarán infracciones muy graves:

a) La realización de transportes públicos o actividades auxiliares o complementarias de los mismos, para las cuales la normativa reguladora de los transportes terrestres exija título administrativo habilitante, careciendo de la preceptiva concesión o autorización para el transporte o la actividad de que se trate.

La prestación de servicios para los que se requiera, conjuntamente, alguna de las concesiones o autorizaciones especiales reguladas en la LOTT, y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el título III de dicha Ley faltando esta última, se considera incluida, en todo caso, en la infracción tipificada en este apartado.

A los efectos de su correcta calificación, se consideran incluidos en el presente apartado, sin perjuicio de otros que asimismo impliquen la carencia del título habilitante preciso, los siguientes hechos:

1. La presentación de servicios públicos o actividades que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado.

2. La carencia de autorización por no realizar el visado reglamentario de la misma, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 146.4 de la LOTT, salvo que no haya transcurrido el plazo ordinario en su caso determinado por la Administración para rehabilitar la autorización y se cumplan todas las condiciones precisas para dicha rehabilitación.

3. Organizar, establecer o realizar 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.

4. La prestación material de servicios regulares de viajeros clandestinos, aun cuando la correspondiente Empresa no contrate con los usuarios y se limite a actuar bajo la dirección del organizador del transporte, siempre que en dicho caso la Administración haya hecho advertencia del carácter ilegal del transporte.

5. La realización de tráficos no previstos en la correspondiente concesión, considerándose incluidos en la misma la admisión o bajada de viajeros en puntos de parada no autorizados.

6. Realizar, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, servicios que no cumplan las condiciones expresamente reguladas en el artículo 102.2 de la LOTT.

7. Llevar a cabo el transporte público de mercancías de clase distinta a aquellas para cuya realización se halle habilitado por la autorización que se posea.

8. Realizar servicios discrecionales con cobro individual o turístico fuera de los supuestos expresamente permitidos o incumpliendo las condiciones establecidas para ello.

9. La ausencia a bordo del vehículo del original de la correspondiente autorización cuando ésta hubiera sido expedida en la modalidad prevista en el apartado b) del punto 2 del artículo 92 de la LOTT, o de la documentación acreditativa que resulte, asimismo, absolutamente necesaria para controlar la legalidad del transporte que determine el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, cuando el transporte se realice al amparo de autorizaciones otorgadas en las modalidades previstas en los apartados a) y b) del punto 1 del artículo 92 de dicha Ley.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, cuando el infractor cumpla los requisitos exigidos para el otorgamiento de la correspondiente autorización administrativa, la cual hubiera podido ser obtenida por el mismo, la carencia de dicha autorización se sancionará como infracción leve, conforme a lo previsto en el artículo 199, a).

b) La prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas.

Se consideran especialmente incursos en la infracción tipificada en este apartado, los siguientes supuestos:

1. La inadecuada estiba o colocación de la carga, bien originaria, o que pueda sobrevenir por defectos en la fijación de la misma, que represente riesgos de daños a las personas.

2. La prestación de servicios utilizando vehículos cuyas condiciones técnicas no permitan asegurar el adecuado funcionamiento de los mismos.

3. La conducción ininterrumpida durante más de seis horas o durante más de trece horas y media diarias, o la minoración en más de un 50 por 100 de los periodos de descanso obligatorio.

c) El exceso sobre el peso máximo autorizado de los vehículos en los porcentajes que a continuación se relacionan:

Peso máximo autorizado (Toneladas)	Porcentaje de exceso
De más de 20 .....	+ 15
De más de 10 a 20 .....	+ 20
De hasta 10 .....	+ 25

Se considerará incluida en este apartado o, en su caso, en el apartado j) del artículo 198, o en el apartado e) del artículo 199, según que el porcentaje de exceso sea superior al 15, al 6 o al 2,5 por 100, respectivamente, la superación de los pesos máximos establecidos para circular por determinadas carreteras.

La responsabilidad por dicha infracción, así como por las previstas en el apartado j) del artículo 198 y en el apartado e) del artículo 199, corresponderá tanto al transportista como al cargador y al intermediario, así como, en su caso, al titular de la autorización de arrendamiento prevista en el punto 1 de la disposición transitoria quinta de la LOTT que hubiera intervenido en la realización del transporte, salvo que alguno de ellos justifique respecto a sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad. No obstante, cuando se trate de supuestos de superación del peso máximo establecido para circular por determinadas carreteras previsto en el párrafo anterior, la responsabilidad corresponderá únicamente al transportista, salvo que el transporte se realice utilizando cabezas tractoras arrendadas amparadas por la autorización de arrendamiento prevista en la disposición transitoria quinta, punto 2, de la LOTT, en cuyo caso la responsabilidad corresponderá únicamente al titular de éstas últimas. La responsabilidad a que se refiere este apartado se exigirá sin perjuicio de la que, en su caso, corresponda por los daños ocasionados a las infraestructuras.

d) 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, entendiéndose que se produce tal supuesto cuando se utilicen distintivos de mayor ámbito territorial al autorizado, de un ámbito para el que no habilite el título que se posea o de transporte de clase o naturaleza diferente.

e) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección de los transportes terrestres que impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas.

Se entenderá incluido en el presente apartado todo supuesto en que las personas sometidas a la legislación de los transportes terrestres o sus representantes impidan, sin causa que lo justifique, el examen por el personal de la inspección de los transportes terrestres, de vehículos, instalaciones y documentación administrativa, estadística o contable.

Asimismo, se considerará incluida en la infracción tipificada en el presente apartado la desobediencia a las órdenes impartidas por los servicios de inspección del transporte terrestre o por los agentes que directamente realicen la vigilancia y control del transporte en el uso de las facultades que les estén conferidas y, en especial, el incumplimiento de las órdenes de inmovilización de los vehículos en los supuestos legalmente previstos.

f) La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los siguientes requisitos:

1. Tener la nacionalidad española, o bien la de un país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en tratados o convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito cumpliendo en dicho supuesto las condiciones adicionales en su caso requeridas al efecto.

2. Acreditar las necesarias condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica.

No se incurrirá en la infracción tipificada en este apartado cuando, de conformidad con la normativa vigente en materia de transportes terrestres, la realización del servicio o de la actividad esté exonerada del cumplimiento de alguno de los requisitos relacionados en el mismo.

No se apreciará tampoco dicha infracción cuando la misma concorra con la carencia del necesario título habilitante, en cuyo caso únicamente esta última será objeto de la correspondiente sanción.

g) La utilización de títulos habilitantes expedidos a nombre de otras personas sin realizar previamente la transmisión de los mismos de conformidad con lo establecido en este Reglamento y en sus normas complementarias y de desarrollo. La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a los que utilicen títulos administrativos ajenos como a las personas a cuyo nombre estén éstos, salvo que demuestren que la utilización se ha hecho sin su consentimiento.

h) El abandono de las concesiones de transporte regular de viajeros o la paralización de los servicios de las mismas en los supuestos previstos en el artículo 96.2 de este Reglamento sin el consentimiento de la Administración.

i) Las infracciones graves de acuerdo con lo previsto en el artículo 198 del presente Reglamento, cuando en los doce meses anteriores a su comisión el responsable de la misma haya sido objeto de sanción, mediante resolución definitiva, por infracción tipificada en un mismo apartado de dicho artículo.

No obstante lo anterior, en la calificación de las infracciones tipificadas en este apartado se estará a lo que se dispone en el artículo 202 del presente Reglamento.

Art. 198. Se consideran infracciones graves:

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

Constituirán una infracción independiente cada uno de los transportes que se realicen anualmente, una vez superados los porcentajes máximos permitidos.

No se apreciará esta infracción en relación con los servicios regulares permanentes y temporales de viajeros de uso general, siempre que se justifique la debida utilización en el transporte de que se trate de la totalidad de los vehículos que conforme al título concesional o autorización especial habilitante correspondiente deban estar adscritos a la realización del mismo.

b) La realización de transportes privados para los que se exija un título administrativo específico careciendo del mismo, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 142. a) de la LOTT.

Se considerará como carencia de título la falta del visado reglamentario del documento acreditativo del mismo, incluso cuando se produzca por el impago de las sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones definitivas, a que se refiere el artículo 146.4 de la LOTT, salvo que no haya transcurrido el plazo ordinario, en su caso, determinado por la Administración para rehabilitar la autorización y se cumplan todas las condiciones precisas para dicha rehabilitación y así se declare expresamente por la misma.

c) El incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión o autorización administrativa, previstas en el artículo 200, cuando no se encuentre expresamente tipificado en otro apartado del presente artículo ni deba calificarse como infracción muy grave, conforme a lo previsto en el artículo anterior.

d) 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 apartado a) del artículo 140 de la LOTT y del 197 de este Reglamento.

Se apreciará la existencia de esta infracción cuando se utilice la mediación para un servicio específico de una persona no autorizada para el mismo, aun cuando lo esté para mediar en relación con otros servicios diferentes.

e) La connivencia en actividades de mediación no autorizadas o en la venta de billetes para servicios clandestinos en locales o establecimientos públicos destinados a otros fines. La responsabilidad corresponderá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.

f) La venta de billetes para servicios clandestinos y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizadas, sin perjuicio de estimar la infracción muy grave que, en su caso, corresponda, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

A efectos de lo dispuesto en este apartado y en los dos anteriores de este artículo, así como en el apartado a) del artículo 197, se considerará

que existe mediación cuando se contrate por cuenta de terceros o se realicen actividades de gestión, información, oferta o puesta en contacto de usuarios y transportistas tendentes a propiciar la contratación del transporte, ya se intervenga o no directamente en dicha contratación.

g) El incumplimiento del régimen tarifario. La responsabilidad corresponderá al transportista y al intermediario y, asimismo, en el transporte de mercancías, a la otra parte contratante cuando su actuación fuera determinante del incumplimiento y, en todo caso, cuando se trate de la percepción de tarifas inferiores a las mínimas establecidas.

Se considerará que la actuación del cargador ha sido determinante del incumplimiento tarifario, cuando éste, con ocasión del ejercicio de su actividad, utilice habitualmente servicios de transporte público por carretera y, muy especialmente, en los siguientes supuestos:

1. Cuando las cargas se hayan licitado públicamente.
2. Cuando se hayan distribuido listados de precios de transporte.
3. Cuando en el año de que se trate o en el anterior se hayan contratado cargas por un volumen superior a 6.000 toneladas métricas o 300 vehículos.

4. Cuando del examen de la documentación relativa a los portes contratados se constate un incumplimiento generalizado de las tarifas oficiales.

5. Cuando se produzca una situación de práctica exclusividad en la oferta de determinado tipo de carga en la zona.

Serán responsables del incumplimiento de la tarifas correspondientes al arrendamiento de cabezas tractoras con conductor provistas de autorización TD, tanto el titular de las mismas como el transportista titular de la autorización que ampare al correspondiente semirreolmo que hubiera contratado la utilización de aquéllas.

h) La carencia o no adecuado funcionamiento imputable al transportista, así como la manipulación del tacógrafo, sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

i) La falta de conservación a disposición de la Administración de los discos del tacógrafo en los términos previstos en la normativa vigente.

j) El exceso sobre el peso máximo autorizado de los vehículos en los porcentajes que a continuación se relacionan:

PMA (toneladas)	Porcentaje de exceso
De más de 20 .....	+ 6 hasta el 15
De más de 10 a 20 .....	+ 10 hasta el 20
De hasta 10 .....	+ 15 hasta el 25

k) El falseamiento de la Declaración de Porte, la Hoja de Ruta u otra documentación obligatoria.

l) El reiterado incumplimiento no justificado superior a quince minutos de los horarios de salida en las cabeceras de las líneas de servicios regulares de uso general permanentes o temporales de viajeros. A efectos de lo previsto en este apartado se considerará que existe reiteración cuando se produzcan más de dos retrasos en el plazo de una semana o más de cinco en el periodo de un mes en sucesivas expediciones con el mismo horario.

m) Carecer del preceptivo documento en el que deben formularse las reclamaciones de los usuarios o negar u obstaculizar su disposición al público, así como no poner las mismas en conocimiento de la Administración conforme a lo previsto en el segundo párrafo del punto 5 del artículo 222.

n) La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados para realizar el mismo, siempre que la contratación global de la Empresa haya alcanzado el año de que se trate o el anterior el volumen de 15 vehículos en viajeros o 500 toneladas en mercancías.

o) El incumplimiento por las Empresas arrendadoras de vehículos sin conductor de la obligación de exigir la correspondiente autorización de transporte al arrendatario, en los casos previstos en el punto 2 del artículo 178, y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad previstas en los artículos 175, 176 y 177.

p) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección cuando no se den las circunstancias previstas en el apartado e) del artículo anterior.

q) La no suscripción de los seguros que haya obligación de realizar según lo previsto en el presente Reglamento y en las normas complementarias y de desarrollo del mismo.

r) Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, lo cual deberá motivarse en la resolución correspondiente.

s) El exceso superior al 20 por 100 en los tiempos de conducción o 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 apartado b) del artículo anterior.

r) La realización de transporte sin disponer de la autorización específica que en su caso sea preceptiva en razón del elevado peso o dimensiones de la carga o del vehículo, o de la vía por la que se realice, salvo que deba ser considerada infracción muy grave por aplicación de lo previsto en el apartado b) del artículo anterior.

s) La realización de transporte de mercancías peligrosas o perecederas careciendo de los distintivos exigibles o incumpliendo la normativa específica reguladora de las mismas, salvo que ésta establezca una calificación diferente, así como el incumplimiento de las normas sanitarias o de incompatibilidad de productos que no tengan previstas sanción en su normativa específica, salvo que deba ser considerada infracción muy grave por aplicación de lo dispuesto en el apartado b) del artículo anterior.

t) Cualquier otra infracción no incluida en los apartados precedentes que las normas reguladoras de los transportes terrestres califiquen como grave, de acuerdo con los principios del régimen sancionador establecidos en el capítulo I del título V de la LOTT y en el presente capítulo.

u) Las infracciones que, no incluidas en los apartados precedentes, se califiquen como leves, de acuerdo con el artículo 199 del presente Reglamento, cuando en los doce meses anteriores a su comisión el responsable haya sido objeto de sanción mediante resolución definitiva, por la infracción tipificada en un mismo apartado de dicho artículo, salvo que se trate de infracciones contenidas en el apartado o) del mismo que tengan distinta naturaleza.

No obstante lo anterior, en la calificación de la infracción tipificada en este apartado se estará a lo que se dispone en el artículo 202 del presente Reglamento.

#### Art. 199. Se considerarán infracciones leves:

a) La realización de transportes o actividades auxiliares para los cuales la normativa reguladora de los transportes terrestres exija la previa autorización administrativa careciendo de la misma, siempre que se cumplan los requisitos exigidos para el otorgamiento de dicha autorización, la cual hubiera podido ser obtenida por el infractor.

b) Realizar transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestar los mismos, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave, conforme a lo dispuesto en el apartado a) del artículo 197, y en el apartado b) del artículo 198 del presente Reglamento.

Se considerará incluido en esta infracción el no llevar la tarjeta en que e halle documentada la correspondiente autorización en lugar visible desde el exterior del vehículo.

c) No llevar en lugar visible del vehículo los distintivos exigidos por la normativa vigente, relativos al tipo de transporte que aquel esté autorizado a realizar, o llevarlos en condiciones que dificulten su percepción, así como la utilización inadecuada de los referidos distintivos, salvo que ésta deba ser calificada como infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el apartado d) del artículo 197 del presente Reglamento.

d) Transportar mayor número de viajeros de los autorizados para el vehículo de que se trate, salvo que dicha infracción deba calificarse como muy grave, conforme a lo dispuesto en el apartado b) del artículo 197 del presente Reglamento.

e) El exceso sobre el peso máximo autorizado, en los porcentajes siguientes:

Vehículos (toneladas)	Porcentaje sobre el PMA
De más de 20.....	+ 2,5 hasta el 6
De más de 10 a 20.....	+ 5 hasta el 10
De hasta 10.....	+ 6 hasta el 15

f) Carecer de los preceptivos cuadros de tarifas, calendarios, horarios, avisos y otros de obligada exhibición para conocimiento del público.

Se equipara a la carencia de los referidos cuadros la ubicación de los mismos en lugares inadecuados y cualquier otra circunstancia relativa a su tamaño, legibilidad, redacción u otras que impidan u ocasionen dificultades en el conocimiento por el público de su contenido.

g) Incumplir las normas generales de policía e instalaciones fijas y vehículos, salvo que dicho incumplimiento deba ser calificado como infracción grave o muy grave, de acuerdo con lo previsto en los artículos anteriores.

h) El trato desconsiderado con los usuarios. La infracción a que se refiere este apartado se sancionará teniendo en cuenta los supuestos que al respecto contemple la normativa sobre derechos de los usuarios y consumidores.

i) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio previstas en el punto 2 del artículo 40 de la LOTT, y en el punto 1 del artículo 41 de dicha Ley, salvo que la normativa en la que se contengan dichas reglas considere expresamente su incumplimiento como infracción grave.

j) La no comunicación del cambio de domicilio de las personas que posean títulos habilitantes, así como de cualquier otro dato o circunstancia que deba figurar en el Registro a que hace referencia el artículo 49 del presente Reglamento o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración.

Cuando la falta de comunicación de los datos a que hace referencia este apartado fuera determinante para el conocimiento por la Administración de hechos sancionables, se considerará interrumpido el plazo de prescripción hasta que la comunicación se produzca, conforme a lo previsto en el apartado 2 del artículo 203 de este Reglamento.

k) La contratación del transporte con transportistas o mediadores no autorizados, cuando el volumen de la contratación global de la Empresa no alcance los mínimos establecidos en el apartado m) del artículo anterior.

l) El exceso en los tiempos de conducción o minoración de los periodos de descanso establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave.

m) La carencia o falta de datos esenciales de la Declaración de Porte, la Hoja de Ruta u otra documentación obligatoria.

n) La no realización del visado de las autorizaciones en los plazos determinados por la Administración, salvo que deba ser considerada infracción muy grave o grave por aplicación de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 197, o b) del artículo 198.

ñ) 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.

o) Tendrán la consideración de infracciones leves todas las que, suponiendo vulneración directa de las normas legales o reglamentarias aplicables en cada caso, no figuren expresamente recogidas y tipificadas en los artículos anteriores del presente Reglamento.

Art. 200. 1. A los efectos previstos en el apartado c) del artículo 198, y en el punto 6 del artículo 201, la consideración de las condiciones esenciales de las concesiones y autorizaciones administrativas correspondientes al transporte por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias del mismo se realizará de conformidad con lo previsto en este artículo.

2. Son condiciones esenciales de las concesiones de servicios regulares de transporte público por carretera:

2.1 El mantenimiento de los requisitos establecidos en el artículo 42 de la LOTT.

2.2 La realización del servicio.

2.3 La prestación de los servicios de acuerdo con los tráfico autorizados.

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

2.5 La prestación del servicio con vehículos provistos de autorización de transporte discrecional de ámbito territorial suficiente, salvo los casos expresamente exceptuados.

2.6 El respeto de los puntos de parada establecidos, así como del itinerario, calendario, horario y tarifas, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito.

2.7 La realización del número de expediciones establecidas en el título concesional, así como la disponibilidad sobre el número mínimo de vehículos que el citado título determine, y el cumplimiento por éstos de las condiciones exigidas en el mismo.

2.8 Las demás, que, por afectar a la configuración de la naturaleza del servicio o actividad, la delimitación de su ámbito o a los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, se determinen expresamente por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

3. Son condiciones esenciales de las autorizaciones de servicios de transporte las siguientes:

3.1 el mantenimiento de los requisitos establecidos en el artículo 42 de la LOTT.

3.2 La prestación del servicio por la persona física o jurídica autorizada, de acuerdo con lo previsto en el artículo 48 del presente Reglamento.

3.3 El radio o ámbito territorial de actuación autorizado.

3.4 En las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros, la no reiteración de itinerario, salvo los casos de transportes turísticos expresamente exceptuados.

3.5 El transporte exclusivo de las mercancía para las que se hallen autorizados los vehículos, en aquellos casos en que se haya otorgado la autorización con dicha especificidad.

3.6 El ejercicio de la autorización concedida a la Empresa transportista dentro del límite máximo de volumen del transporte permitido.

3.7 Las limitaciones específicas establecidas en la autorización con relación a los vehículos que hayan de utilizarse para el transporte y, en su caso, con la capacidad de carga u otras características de los mismos.

3.8 La contratación global de la capacidad del vehículo en los transportes públicos discrecionales de viajeros, salvo las excepciones establecidas en el presente reglamento.

3.9 La prestación del servicio con el vehículo al que esté referida la autorización y el cumplimiento por éste de las condiciones técnicas y de seguridad exigibles.

3.10 En los servicios regulares de viajeros temporales, la prestación del servicio de acuerdo con las condiciones establecidas.

3.11 En los servicios regulares de viajeros de uso especial, el carácter específico de los usuarios y la prestación del servicio de acuerdo con las condiciones autorizadas.

3.12 Cualesquiera otras que, por afectar a la configuración de la naturaleza del servicio o actividad, la delimitación de su ámbito o a los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, se determinen por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4. Se consideran condiciones esenciales de las autorizaciones de las agencias de transporte, las siguientes:

4.1 El mantenimiento de los requisitos establecidos en el artículo 42 de la LOTT.

4.2 La realización de la actividad de forma habitual, y por la persona física o jurídica autorizada.

4.3 El ejercicio de la actividad en relación con el tipo de mediación autorizada, según esté referida a carga completa o a carga fraccionada.

4.4 La realización de la actividad en los locales autorizados.

4.5 La prestación del servicio con porteadores autorizados para el tipo de transporte de que se trate.

4.6 La obligación de contratar en nombre propio.

4.7 Cualesquiera otras que, por afectar a la configuración de la naturaleza del servicio o actividad, la delimitación de su ámbito o a los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, se determinen por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

5. Se consideran condiciones esenciales de las autorizaciones o concesiones de las demás actividades auxiliares y complementarias del transporte aquellos aspectos que configuren la naturaleza de la actividad de que se trate, y delimiten su ámbito, además del ejercicio de la actividad por el titular de la autorización, y el mantenimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización; pudiendo el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones realizar las concreciones que, en su caso, resulten precisas.

### CAPITULO III

#### Sanciones

Art. 201. 1. Las infracciones leves se sancionarán con apercibimiento y/o multa de hasta 46.000 pesetas; las graves, con multa de 46.001 a 230.000 pesetas, y las muy graves con multa de 230.001 a 460.000 pesetas.

La cuantía de la sanción que se imponga, dentro de los límites establecidos en el párrafo anterior, se graduará de acuerdo con la repercusión social de la infracción, la intencionalidad, el daño causado, en su caso, o el número de infracciones cometidas.

2. La comisión de las infracciones previstas en los apartados a) y b) del artículo 197 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se haya realizado el transporte, y la retirada conjunta de la correspondiente autorización, así como la clausura del local en el que, en su caso, vinieran ejercitándose las actividades, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago por parte del infractor de los salarios o de las indemnizaciones que proceda, y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

La infracción prevista en el apartado g) del artículo 197, además de la sanción pecuniaria que corresponda, llevará aneja la anulación de la correspondiente autorización y, asimismo, cuando ésta estuviera otorgada en la modalidad prevista en el apartado c) del punto 1 del artículo 92 de la LOTT, la anulación al titular administrativo de la misma autorización, de otra del mismo ámbito territorial, o subsidiariamente dos del ámbito territorial inmediatamente inferior.

3. Cuando los responsables de las infracciones previstas en el artículo 140 de la LOTT y 197 de este Reglamento hayan sido sancionados, mediante resolución definitiva, por infracción tipificada en el mismo apartado de dichos artículos en los doce meses anteriores a la comisión de la misma, la infracción llevará aneja la retirada temporal de la correspondiente autorización administrativa, al amparo de la cual se realizaba la actividad o se prestaba el servicio, por el plazo máximo de un año. La tercera y sucesivas infracciones en el citado plazo de doce meses, llevarán aneja la retirada temporal o definitiva de la autorización.

En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los períodos en que no haya sido posible realizar la actividad o prestar el servicio por haber sido temporalmente retirada la autorización.

Cuando para la prestación del servicio sean necesarias conjuntamente una autorización especial y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el título III de la LOTT y en el capítulo I del título IV de este Reglamento, la retirada a que se refiere este apartado se producirá únicamente en relación con la autorización especial, a no ser que la autorización de transporte discrecional haya sido otorgada conjuntamente con ella, en cuyo caso se producirá la retirada de ambas.

4. El plazo de precintado de vehículos, clausura de locales o retirada no definitiva de autorizaciones, se empezará a contar a partir de la fecha en que se lleve a efecto la ejecución material del acto por el órgano administrativo competente.

5. Cuando sean detectadas en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados a) o c) del artículo 197 o j) o q) del artículo 198 del presente Reglamento, podrá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, pudiendo la Administración adoptar las medidas necesarias, a fin de que los usuarios sufran la menor perturbación posible. Cuando la infracción corresponda al apartado b) del artículo 197, la inmovilización deberá en todo caso ser realizada, manteniéndose hasta que se eliminen las causas que la hayan motivado.

Los agentes que hayan procedido a la paralización del vehículo podrán retener la documentación del mismo, incluida la correspondiente al título habilitante para la realización de transportes, en tanto dure la misma. Cuando se trate de transporte internacional podrá retenerse asimismo la documentación de tránsito de las mercancías.

6. Independientemente de las sanciones que correspondan de conformidad con este Reglamento, el incumplimiento reiterado y de manifiesta gravedad de las condiciones esenciales de las concesiones o autorizaciones administrativas, podrá dar lugar a la caducidad de la concesión o a la revocación de la autorización, en ambos casos con la pérdida de la fianza.

Se considerará que existe incumplimiento de manifiesta gravedad y reiterado de las condiciones esenciales de las concesiones o autorizaciones administrativas cuando la correspondiente Empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones definitivas en vía administrativa, por la comisión en un período de sesenta y cinco días consecutivos de 3 o más infracciones de carácter muy grave o 6 o más de carácter grave por vulneración de las condiciones esenciales especificadas en el artículo anterior.

El correspondiente cómputo se realizará acumulándose a las sanciones por infracciones graves las correspondientes a infracciones muy graves cuando estas últimas no alcancen el número de 3.

Art. 202. 1. Las agravaciones por reincidencia en las infracciones previstas en los artículos anteriores se aplicarán cuando dicha reincidencia se dé dentro de uno mismo de los supuestos regulados en el artículo 144.1 de la LOTT y, en todo caso, cuando se trate de transportes o actividades auxiliares o complementarias que se presten al amparo de una misma autorización administrativa.

2. No procederán las agravaciones por reincidencia en las infracciones cuando la persona física o jurídica sancionada por infracción anterior como responsable administrativo acredite, en virtud de resolución judicial o administrativa, que la responsabilidad material de dicha infracción no le era imputable e, igualmente, cuando el número de sanciones definitivas en vía administrativa en relación con el volumen de actividades o servicios realizados por el sujeto responsable, no denote una especial tendencia infractora.

3. La cuantía de la sanción que se imponga, cuando proceda la aplicación de la agravación por reincidencia, se modulará, dentro de los límites fijados por este Reglamento, además de por los criterios previstos en el segundo párrafo del punto 1 del artículo anterior, por la mayor o menor tendencia infractora que el número de sanciones en relación con el total de actividades o servicios prestados revele.

4. A efectos de las agravaciones de infracciones en los distintos supuestos previstos en este Reglamento serán computables todas las resoluciones definitivas en vía administrativa, cualquiera que sea la autoridad o Administración que haya impuesto las correspondientes sanciones.

### CAPITULO IV

#### Procedimiento sancionador

Art. 203. 1. Las infracciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán a los tres meses de haberse cometido, si antes de transcurrido dicho plazo no se ha notificado al presunto responsable la incoación del expediente sancionador, o si, habiéndose iniciado éste, sufrieran las actuaciones paralización no imputable al infractor por tiempo superior a dicho plazo, el cual se computará entre dos actuaciones o diligencias consecutivas que resulten legal o reglamentariamente necesarias para la resolución del expediente.

La prescripción de las infracciones se apreciará de oficio computándose el plazo de tres meses a partir del siguiente día, bien de terminada la comisión de un hecho infractor, bien de realizada la actuación legal

o reglamentariamente necesaria o la notificación de la misma cuando proceda.

2. El plazo de prescripción de las infracciones se interrumpirá cuando se practiquen las actuaciones, que deberán figurar de forma expresa en el expediente, encaminadas a averiguar la identidad o domicilio del denunciado o cualquier circunstancia necesaria para comprobar y calificar la infracción.

Cuando dichas acciones se vean obstaculizadas por la falsificación o carencia de documentación obligatoria, o bien por la falta de comunicación a la Administración de los datos exigidos reglamentariamente, se considerará interrumpida la prescripción hasta conocer el exacto contenido de aquéllos.

3. El cómputo del plazo de prescripción de las infracciones previstas en el apartado a) del artículo 198, para el supuesto de vulneración de los límites autorizados de colaboración entre transportistas se iniciará el día 1 de enero del año siguiente a aquel en que se produjo su comisión.

Art. 204. 1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en el presente título corresponderá a las Comunidades Autónomas a las que les estén atribuidas de conformidad con lo previsto en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, y, en su defecto, a los Gobernadores Civiles o Delegados del Gobierno de la provincia en que se haya cometido la infracción, o a los órganos de la Administración del Estado a los que les esté expresamente conferida.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio de la competencia de la Dirección General de Transportes Terrestres para tramitar y resolver los expedientes incoados por los servicios directamente dependientes de la misma imponiendo las sanciones que, en su caso, correspondan.

2. Por constituir fundamentalmente materia de seguridad vial, corresponderá a los órganos competentes en relación con la ordenación del tráfico y la seguridad vial la competencia para sancionar las infracciones tipificadas en el apartado b) del artículo 197, excepto cuando la causa fuera el exceso de carga, y h) del artículo 198 del presente Reglamento, siendo de aplicación a tal efecto el régimen sustantivo y procedimental establecido en la LOTT y en este Reglamento.

Art. 205. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en este título podrá iniciarse:

a) De oficio, bien a consecuencia de actas o informes suscritos por los servicios de la inspección por propia iniciativa o bien a consecuencia de denuncias formuladas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autonómicas y Locales, que tengan encomendada la vigilancia del transporte.

b) Por denuncia de personas, Entidades o asociaciones interesadas.

Art. 206. Las denuncias de las personas, Entidades o asociaciones interesadas podrán formularse por escrito al órgano competente, o usando para tal efecto el libro u hojas de reclamaciones del servicio o actividad sometidos a la legislación de los transportes por carretera.

Art. 207. 1. En toda denuncia formulada de oficio por la Administración habrá de consignarse una sucinta exposición de los hechos, matrícula del vehículo interviniente en los mismos, en su caso, y la condición, destino e identificación, que podrá realizarse a través del número de registro personal, del denunciante, así como aquellas circunstancias y datos que contribuyan a determinar el tipo de infracción y el lugar, fecha y hora de la misma.

2. En las denuncias formuladas por personas interesadas debe figurar, además, su nombre, profesión y domicilio, así como número de su documento nacional de identidad; cuando se trate de denuncias formuladas en nombre de Sociedades, Asociaciones o Instituciones, tales datos se referirán al representante de las mismas que suscriba el escrito, debiendo hacer constar también el nombre de la persona jurídica a quien represente, su domicilio y número del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, en su caso o del código de identificación fiscal o de otro Registro en que legalmente deban estar inscritas.

Si las denuncias no reunieran alguno de los datos indicados, el órgano competente requerirá a quien la formule para que en el plazo de diez días subsane las deficiencias advertidas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 71 de la Ley de Procedimiento Administrativo, con apercibimiento de que, si así no se hiciere, en caso de proseguirse de oficio las actuaciones sancionadoras, no será considerado como parte el denunciante, si se tratase de persona interesada.

Art. 208. Cuando en las actas suscritas o en las denuncias formuladas se observe la existencia de algún hecho infractor de los señalados en el artículo 204.2, los servicios de inspección, a los que previamente se han debido dirigir los escritos, vendrán obligados a remitir los mismos a los órganos encargados del tráfico y la seguridad vial para su conocimiento.

Si una vez iniciada por éstos la tramitación se desprende de sus actuaciones la indebida calificación o la existencia de una infracción de distinta naturaleza, deberá devolverse el expediente de nuevo a los

servicios de inspección del transporte, quienes continuarán la instrucción del mismo.

Art. 209. 1. El órgano administrativo competente llevará a cabo de oficio cuantas actuaciones de instrucción resulten adecuadas para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales haya de dictarse la resolución.

2. A tal fin recabará del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte a que hace referencia el artículo 49 de este Reglamento, así como de los de las Comunidades Autónomas o Ayuntamientos, en caso de que así corresponda, la información que resulte precisa y en todo caso los antecedentes infractores del denunciado.

Art. 210. Recibida la información a que se refiere el punto 2 del artículo 209, el órgano instructor dará traslado al denunciado de los hechos que se le imputan con expresión del precepto infringido, del precepto sancionador aplicable y de la sanción que, en su caso, habría de serle impuesta, con advertencia de que dispone de un plazo de quince días, para manifestar por escrito lo que a su derecho convenga, aportando o proponiendo las pruebas de que, en su caso, intente valerse.

Art. 211. Si el denunciado formulara alegaciones en oposición, se trasladarán al denunciante, salvo que la disconformidad del denunciado se fundamente únicamente en la ilegalidad de la disposición que ampare la calificación de los hechos, para que en el plazo de diez días se manifieste sobre dichas alegaciones, con apercibimiento de que, de no hacerlo así, podrán proseguirse las actuaciones como corresponda. Si tales alegaciones se formularan en expediente incoado por denuncia de particulares, el denunciante será requerido además para que aporte pruebas sobre la veracidad de los hechos no admitidos por el denunciado.

El desistimiento del denunciante, en cualquier momento del procedimiento, surtirá sus efectos respecto a éste, pero no podrá impedir que prosiga su tramitación.

Art. 212. Ultimada la instrucción del procedimiento, los servicios de inspección del transporte terrestre elevarán propuesta al órgano que legal o reglamentariamente tenga atribuida la correspondiente competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

Art. 213. 1. La resolución del expediente se notificará al interesado, y al denunciante cuando éste haya sido tenido como parte en el mismo.

2. Las resoluciones administrativas referentes a los expedientes sancionadores podrán ser recurridas en los casos y condiciones regulados en el título V de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Art. 214. Los distintos Entes públicos competentes para sancionar las infracciones previstas en la legislación de los transportes terrestres comunicarán en un plazo de treinta días las sanciones que impongan al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte a que se refiere el artículo 49 de este Reglamento, con objeto de que en él se realice la oportuna anotación de las mismas.

El plazo de treinta días mencionado en el párrafo anterior comenzará a contarse a partir del día siguiente a aquél en que la resolución sancionadora fuere definitiva en vía administrativa.

Las comunicaciones que se remitan para su anotación en el Registro contendrán como mínimo los datos siguientes: Número de expediente, nombre y apellidos y domicilio del infractor, número de su DNI o CIF, en su caso; matrícula del vehículo; fecha de la infracción; breve exposición de los hechos sancionados y preceptos infringidos, así como la sanción impuesta; fecha de la resolución sancionadora y de su firmeza, y todos aquellos datos que se consideren necesarios para el correcto tratamiento informático a efectos de la agravación por reincidencia prevista en el apartado i) del artículo 197 y en el apartado u) del artículo 198.

La información del Registro relativa a infracciones y sanciones estará a disposición de todas las Administraciones Públicas a las que afecte o interese.

Art. 215. 1. Las sanciones pecuniarias habrán de ser satisfechas en el plazo de quince días, contados a partir del siguiente al de la notificación de la resolución correspondiente, en la forma que establezca la Administración Pública competente.

2. La ejecución de las resoluciones sancionadoras se llevará a efecto según lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo y en el Reglamento General de Recaudación. El plazo y demás condiciones para la prescripción de la exigibilidad del cumplimiento de las sanciones serán los mismos que los establecidos en relación con las deudas tributarias.

3. Las sanciones no pecuniarias serán ejecutadas por el órgano competente a partir de la notificación al interesado de la resolución correspondiente.

4. El pago de las sanciones pecuniarias, impuestas por resolución definitiva, será requisito necesario para que proceda la realización del visado, así como la autorización administrativa a la transmisión de las autorizaciones y concesiones administrativas en relación con las cuales hayan cometido sus titulares las correspondientes infracciones.

Asimismo, la realización de dicho pago de sanciones será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferen-



cia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

Art. 216. En la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no tengan su residencia en territorio español serán de aplicación las siguientes normas:

a) La cuantía de la multa se fijará provisionalmente por los servicios de inspección o los agentes de vigilancia del transporte por carretera, ateniéndose a lo dispuesto en la LOTT y en el presente Reglamento.

b) El importe de la sanción deberá ser entregado en el acto, en concepto de depósito y en moneda de curso legal en España o de cualquier otro país respecto al que en España exista tipo oficial de cambio sin que por ello deba efectuarse reducción alguna. Por su parte, la autoridad o el agente denunciante deberá entregar al denunciado el escrito de denuncia y el recibo de depósito de la cantidad correspondiente.

c) La cantidad será entregada a resultas del acuerdo que en definitiva adopte la autoridad competente, a la que se remitirá aquella en unión del escrito de denuncia.

d) La denuncia deberá tramitarse siguiendo el procedimiento establecido en el presente Reglamento, reconociendo a los denunciados idénticos derechos que a los residentes en España.

e) El interesado contará con un plazo de treinta días desde que le sea enviada la notificación para aportar escrito de descargos y las pruebas pertinentes que a su favor estime oportunas.

En caso de devolución por domicilio erróneo o desconocido, se enviará de nuevo al Ministerio de Transportes del país del que sea nacional el denunciado para su comunicación, dando ya por notificado definitivamente el escrito de cargos.

f) Si se dejase sin efecto la denuncia o se redujera el importe de la multa, se pondrá a disposición del interesado o de su representante la cantidad que en cada caso proceda.

g) Si el denunciado no hiciere efectivo el depósito del importe de la multa en el acto de la denuncia, se le permitirá, de acuerdo con lo que en su caso determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que señale persona o Entidad que constituya caución suficiente y, de no lograrse ésta, el agente denunciante procederá a la inmovilización del vehículo en el lugar en que se encuentre, salvo que ello implicase riesgo para la circulación, en cuyo caso dicha inmovilización se realizará en lugar próximo que reúna las condiciones de seguridad suficientes. Serán de aplicación en relación con dicha inmovilización las mismas reglas previstas en el punto 5 del artículo 201.

Una vez efectuada la entrega del importe de la sanción o prestada caución a su favor, se permitirá continuar al vehículo, sin perjuicio de la inmovilización del mismo que, en su caso, proceda en aplicación de lo previsto en el artículo 201.5 de este Reglamento.

## CAPITULO V

### Precintados

Art. 217. Una vez que haya puesto fin a la vía administrativa la resolución sancionadora relativa al precintado de un vehículo o la clausura de un local, previstos en este Reglamento, el procedimiento de ejecución de las citadas sanciones no pecuniarias se ajustará a las normas de este capítulo.

Art. 218. 1. Cuando el vehículo a precintarse esté residenciado o el local a clausurar se encuentre establecido en el territorio de competencia, el órgano sancionador adoptará las medidas precisas para ejecutar lo acordado, pudiendo a tal efecto recabar la colaboración del correspondiente Gobierno Civil o Delegación del Gobierno.

2. En el supuesto de que el vehículo a precintarse se encuentre residenciado fuera del territorio de su competencia, el órgano sancionador podrá dirigirse al Gobierno Civil de la provincia donde se encuentre residenciado el vehículo, solicitando la colaboración del mismo para la ejecución de la sanción de precintado, acompañando a la solicitud copia de la resolución sancionadora.

Art. 219. 1. Los Gobernadores Civiles competentes por razón del lugar donde se encuentre residenciado el vehículo a precintarse o establecido el local a clausurar, a instancia del órgano sancionador mencionado en el artículo anterior, adoptarán las medidas precisas para ejecutar dichas resoluciones.

2. Cuando se trate del precintado de vehículos, el Gobernador Civil requerirá al sancionado para que, en un plazo no superior a ocho días, comunique al Gobierno Civil el lugar en que se encuentra en esos momentos el vehículo a precintarse, indicando la fecha de su regreso de no hallarse entonces en el lugar de su residencia, con apercibimiento de que de no contestar o de demorar dicho regreso por tiempo superior a diez días desde la notificación de dicho requerimiento, se dispondrá la localización y precintado del vehículo por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el lugar en que se encuentre, considerándose ello, además, infracción muy grave, de conformidad con lo prevenido en el artículo 140, apartado e), de la LOTT y 197, apartado e), de este Reglamento.

En el citado requerimiento se comunicará al sancionado que debe indicar el lugar de su residencia en el que le interese que se practique el

precintado y quede depositado el vehículo, advirtiéndole que tanto si no hace designación expresa, como si propone un lugar inadecuado, el vehículo precintado se situará en las dependencias de que el Gobierno Civil disponga o para estos fines contrate.

La competencia para la imposición de la sanción correspondiente a la falta relativa a la no contestación, o demora en el regreso superior a diez días previsto en el primer párrafo de este punto, corresponderá al órgano competente para sancionar las infracciones en materia de transportes en el territorio en el que esté domiciliado el vehículo, dándose cuenta a tal efecto al mismo por el Gobernador Civil. Cuando dicho órgano no coincidiera con el que hubiera instado el procedimiento de precintado, la referida falta se notificará a este, asimismo, por el Gobernador Civil.

En todo caso, los gastos devengados como consecuencia del depósito y, en su caso, del traslado del vehículo, serán de cuenta y cargo del sancionado.

3. Los Agentes que realicen el precintado del vehículo procederán a la retirada provisional del permiso de circulación del mismo, remitiéndole y dando cuenta de la causa de ello a la Jefatura de Tráfico de la provincia en que aquél está residenciado.

4. De tratarse de la clausura de un local, el Gobierno Civil requerirá al sancionado para que, en la fecha y hora indicadas en el requerimiento, se encuentre presente en dicho inmueble, a fin de proceder a la ejecución material de la clausura acordada, la cual se efectuará, en todo caso, con o sin su presencia.

Art. 220. La realización del precintado del vehículo y/o de la clausura del local, se comunicará por el órgano que la lleve a cabo al órgano sancionador y al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

La clausura del local se notificará por el órgano sancionador asimismo al Registro de la Propiedad, a fin de que se realice la anotación correspondiente.

Art. 221. 1. El plazo de precintado del vehículo o de la clausura del local de que se trate comenzará a computarse desde la fecha en que uno u otra se hayan llevado a efecto.

2. Caso de existir varias sanciones de precintado o clausura impuestas al mismo sujeto responsable por infracciones cometidas con el mismo vehículo o en idéntico local, los plazos se cumplirán sucesivamente y sin interrupción hasta la finalización total de los periodos de tiempo a que se refieran las distintas sanciones.

3. La situación de precintado o de clausura se mantendrá hasta el cumplimiento del plazo establecido, incluso cuando cambie la propiedad del vehículo o del local, o la titularidad del negocio que en éste se realice.

4. Una vez transcurrido el plazo del precintado o de la clausura, el órgano que lo haya ejecutado ordenará de oficio el levantamiento de la sanción, dando traslado de ello al órgano sancionador, al sancionado, y a la correspondiente Jefatura Provincial de Tráfico y, en su caso, al Registro de la Propiedad a los efectos pertinentes.

## CAPITULO VI

### Documentos de control

Art. 222. 1. Estarán obligadas a cumplimentar la declaración de porte prevista en el artículo 147 de la LOTT de acuerdo con el régimen de formalización previsto en el punto 2 de este artículo, las Empresas que realicen transporte público de mercancías, salvo que dicho transporte se realice con vehículos ligeros, o al amparo de autorizaciones de ámbito local.

El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, podrá asimismo exceptuar de la obligación de cumplimentar la declaración de porte a determinados tipos de transporte de mercancías con vehículos pesados y ámbito nacional, siempre que no estén sometidos a tarifas obligatorias.

2. Asimismo se garantizará una información adecuada al usuario no profesional, en particular respecto del límite de responsabilidad del transportista establecido de conformidad con lo previsto en el artículo 3, apartados 1 y 2, de este Reglamento.

3. El régimen de distribución de impresos, plasmación de datos, control de los mismos y demás condiciones de formalización de la declaración de porte, será establecido por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de forma que se compatibilice la obtención de la máxima eficacia de tal documento de control con la mayor agilidad en su gestión, pudiendo preverse la participación de Empresas privadas o de Asociaciones de transportistas en el procedimiento de gestión de la misma. Deberá en todo caso quedar asegurada la distribución y recogida de impresos con ámbito nacional y el adecuado tratamiento informático de los datos contenidos en los mismos, pudiendo realizarse dicho tratamiento mediante técnicas de muestreo.

Las Empresas u órganos que realicen el tratamiento de los datos de las declaraciones de porte darán cuenta a los servicios de inspección competentes de las posibles infracciones de la normativa de ordenación del transporte que detecten, a fin de que éstos tramiten, en su caso, los correspondientes procedimientos sancionadores. Los datos de las declaraciones de porte serán objeto de sistematización de tal forma que

permitan conocer globalmente las magnitudes más significativas del sector del transporte al que se refieran.

3. Todos los autobuses autorizados para el transporte público interurbano de viajeros deberán circular provistos de un libro de ruta, en el que se harán constar los sucesivos servicios interurbanos y urbanos que con dicho vehículo se presten y los demás datos, cuyo conocimiento resulte relevante para el control del servicio, que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine. El referido Ministerio podrá, no obstante, exceptuar de dicha obligación, o establecer modalidades especiales para el cumplimiento de la misma, en relación con los vehículos exclusivamente dedicados, de forma permanente o temporal, a la realización de transportes regulares permanentes o temporales de uso general.

4. En los servicios regulares permanentes y temporales de uso general de transporte de viajeros deberán cumplirse por las Empresas de transporte las medidas de control determinadas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones que permitan conocer los servicios prestados y el número de viajeros que utilicen los mismos.

Asimismo, el referido Ministro podrá establecer características uniformes relativas al formato o a los datos que deben constar en los billetes de que, obligatoriamente, deben ir provistos los usuarios de los servicios a los que se refiere este punto.

5. Las Empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera y a las actividades de arrendamiento de vehículos y de estaciones de transporte de viajeros, estarán obligadas a disponer de un libro u hojas de reclamaciones en el que los usuarios puedan formular sus quejas, de tal forma que las mismas puedan ser conocidas por la Administración. El modelo de dicho libro u hojas, los lugares en los que deben situarse y las demás condiciones aplicables serán determinadas teniendo en cuenta las circunstancias de realización del servicio o actividad de que se trate por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones de forma que se facilite en lo posible su utilización por los usuarios. Dicho Ministerio podrá extender la obligatoriedad de disponer de libro u hojas de reclamaciones a las Empresas dedicadas a la actividad de agencia de carga fraccionada.

Las Empresas a que hace referencia este punto vendrán obligadas a poner en conocimiento de la inspección del transporte terrestre las denuncias, reclamaciones o quejas consignadas en el libro u hojas de reclamaciones en el plazo de treinta días, contados a partir de la fecha en que se formulen las mismas.

## TITULO VII

### Establecimiento, construcción y explotación de transportes ferroviarios

#### CAPITULO PRIMERO

##### Cuestiones generales

Art. 223. 1. Es objeto del presente Título la regulación de la construcción y explotación de los ferrocarriles, tanto de transporte público como de transporte privado.

2. A los efectos de la aplicación de este Reglamento, y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la LOTT, no se considerarán incluidos en el concepto de ferrocarril los teleféricos u otros medios análogos de transporte que utilicen cable o cables, tractor y portador, y que no tengan camino terrestre de rodadura.

3. La construcción y explotación de los ferrocarriles se regirá por las disposiciones de la LOTT, por las de este Reglamento y por las de sus normas complementarias o de desarrollo.

En lo no previsto, por las normas a que se refiere el párrafo anterior, será de aplicación, en la construcción y explotación de ferrocarriles, la legislación de obras públicas y de contratación administrativa, así como la de específica aplicación a las Empresas públicas que realicen dichas actividades.

Art. 224. 1. Son ferrocarriles de transporte público aquellos que llevan a cabo transporte por cuenta ajena mediante retribución económica.

2. Las líneas y servicios ferroviarios de transporte público que deban formar parte de la estructura básica del sistema general de transporte ferroviario, así como aquellos cuya adecuada gestión exija una explotación conjunta con la de los anteriores o en los que dicha explotación conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento del referido sistema general del transporte, compondrán de forma unitaria la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario. La determinación concreta de las líneas ferroviarias que componen la Red Nacional Integrada será realizada por el Gobierno, siguiendo el procedimiento establecido en la LOTT.

En el procedimiento de determinación inicial de las líneas preexistentes que integran la Red Nacional Integrada deberán informar todas las Comunidades Autónomas situadas dentro del territorio peninsular español.

3. Son ferrocarriles de transporte privado aquéllos destinados a realizar transporte por cuenta propia como complemento de otras

actividades principales realizadas por Empresas o establecimientos del mismo titular, estando directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

Art. 225. 1. Las Empresas ferroviarias que, por causas debidamente justificadas, se vean imposibilitadas a prestar el servicio por ferrocarril, podrán realizar el mismo por carretera por un plazo no superior a siete días.

Si por subsistir las causas previstas en el párrafo anterior fuera precisa la realización del servicio por carretera por un plazo superior al señalado en el mismo, la Empresa ferroviaria deberá comunicarlo a la Dirección General de Transportes Terrestres u órgano autonómico competente en función del tráfico a realizar, que podrá prohibirla o condicionarla al cumplimiento de determinados requisitos.

Cuando la realización del transporte por carretera haya de persistir por un plazo superior a treinta días, la Empresa ferroviaria deberá obtener la autorización expresa de la precitada Dirección General u órgano autonómico competente y atenerse a las reglas y plazo que, en su caso, se establezcan en la misma en atención a las circunstancias concurrentes.

2. Los servicios por carretera a que se refiere el punto anterior podrán realizarse por las Empresas ferroviarias con medios propios o bien utilizando la colaboración de otros transportistas, siendo necesario en este último caso que los correspondientes vehículos estén amparados por autorizaciones de transporte discrecional, cuyo ámbito cubra el del recorrido del transporte a realizar.

## CAPITULO SEGUNDO

### Establecimiento y construcción de ferrocarriles de transporte público

#### SECCIÓN 1.ª ESTABLECIMIENTO O AMPLIACIÓN DE LÍNEAS FERROVIARIAS. CUESTIONES GENERALES

Art. 226. 1. Para realizar el establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias de transporte público será necesario que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de oficio o a instancia de parte interesada, apruebe el correspondiente proyecto.

2. La redacción material del proyecto podrá realizarse, además de por los órganos competentes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por RENFE o por la Empresa que en su caso promueva la construcción y explotación de la línea, si bien en estos últimos casos el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá llevar a cabo las modificaciones que estime pertinentes.

3. El proyecto a que se refieren los puntos anteriores constará de los siguientes documentos:

Memoria y anejos.

Planos.

Pliego de condiciones (generales y particulares).

Presupuesto (general y, en su caso, presupuestos parciales).

Art. 227. 1. Los documentos de que deberá constar todo proyecto, a los que se refiere el artículo anterior, deberán contener las siguientes prescripciones:

a) La memoria y anejos describirán las necesidades a satisfacer y previsiones de futuro, los factores físicos, sociales, económicos y de cualquier otro orden a tener en cuenta, con especial referencia a los posibles modos de transporte en competencia y las previsiones sobre la misma, los costes y tarifas a aplicar, indicadores socioeconómicos de política territorial y estudio detallado de los balances y Cuentas de Resultados previsible a corto, medio y largo plazo.

Asimismo, se describirá el trazado y características generales del ferrocarril, número, clase y situación de estaciones, y los estados de alineación y rasantes, con expresión de los radios de las curvas, el plan de obras correspondiente, una relación detallada del material que para la ejecución y explotación del ferrocarril fuera necesario y de los medios personales precisos para la construcción y explotación, y se incluirá un estudio geotécnico de los terrenos a utilizar.

b) Los planos deberán incluir, tanto los generales como los parciales, y comprenderán los perfiles longitudinales de toda la línea y los perfiles transversales, incluyendo todos los detalles y acotaciones necesarias para obtener la completa definición del trazado.

c) El pliego de condiciones técnicas generales y particulares recogerá todas las características y circunstancias técnicas de realización de la obra, así como los materiales a emplear en la misma.

d) Además del presupuesto general y, en su caso, los presupuestos parciales, se incluirán los precios unitarios de las correspondientes unidades de obra con desglose de los de sus elementos, así como las partidas alzadas que en su caso procedan, y demás datos para dar a conocer el coste del ferrocarril.

2. La redacción del proyecto y de los documentos que lo integran se ajustará a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia, que podrá ser dictada por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, quien asimismo podrá modificarla con la finalidad de lograr su adecuación a las circunstancias sociales y tecnológicas que incidan sobre el transporte ferroviario.

3. Deberá observarse, en cuanto al contenido y la tramitación del proyecto, el procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 20 de junio, y en su normativa complementaria.

Art. 228. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones deberá remitir el proyecto, previamente a su aprobación, a las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales por cuyo territorio haya de discurrir la línea, al objeto de que durante el plazo de dos meses informen sobre el mismo. Transcurrido este plazo sin que dichas Administraciones Públicas informen al respecto, se entenderá que no se oponen a la propuesta formulada.

El proyecto será remitido, asimismo, a los Gobernadores Civiles o Delegados del Gobierno con jurisdicción en las provincias afectadas, los cuales podrán, en su caso, en el mismo plazo de dos meses, realizar las observaciones que estimen procedentes.

2. Con independencia de la información oficial a que se refiere el punto anterior, se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en la forma prevista en la Ley de Procedimiento Administrativo, un trámite de información pública durante un periodo de treinta días hábiles. Las observaciones formuladas en este trámite deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la línea, sobre la concepción global de su trazado y sobre la evaluación del impacto ambiental.

Art. 229. Cuando el establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias se haga con cargo a los fondos de inversiones públicas, ya corresponda la gestión de los mismos a órganos de la Administración o a Empresas públicas, la realización de aquellas exigirá la aplicación de procedimientos de selección de inversiones y de evaluación de la rentabilidad social de dicho establecimiento.

A tal efecto, se deberá realizar un estudio prospectivo sobre la utilización, costes e ingresos previstos y rentabilidad de la inversión, redactando de conformidad con el mismo el correspondiente informe. La elaboración material de dicho informe, además de por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, podrá ser realizada por RENFE o por la Empresa que haya solicitado la construcción de la línea, debiendo en todo caso ser ratificado por los órganos competentes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Los resultados del informe se reflejarán en la memoria o en los anejos del correspondiente proyecto.

Art. 230. No procederá el establecimiento o ampliación de líneas de ferrocarriles de transporte público cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que la línea de que se trate suponga una duplicidad o una concurrencia innecesaria con otras líneas ya existentes.
- b) Que la construcción y explotación no se plantee en términos económica y financieramente viables o socialmente rentables.

La constatación de las referidas circunstancias se realizará por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, evaluando los datos aportados en su caso por RENFE o por la Empresa que haya solicitado la construcción. Dicha constatación implicará la no iniciación o finalización, en su caso, del procedimiento tendente al referido establecimiento o ampliación.

Art. 231. 1. La financiación de las actuaciones necesarias para el establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias se efectuará mediante las consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado o en los de las Empresas públicas ferroviarias, los recursos que provengan de otras administraciones públicas o de Organismos nacionales e internacionales, y las aportaciones, en su caso, de particulares.

2. Las líneas ferroviarias que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de las Sociedades concesionarias, los ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que pudieran otorgarse.

Art. 232. 1. La aprobación del proyecto se llevará a cabo en principio por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones previa ponderación de los aspectos y circunstancias señalados en el artículo 230, e implicará el acuerdo de establecimiento de la nueva línea o de ampliación de la existente.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, la competencia para la aprobación del proyecto y para el acuerdo de establecimiento del servicio corresponderá al Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en los siguientes casos:

- 1) Cuando la inversión prevista alcance la cuantía señalada en la legislación de contratos del Estado para que sea obligatoria la contratación por el Gobierno, salvo que el establecimiento de la línea haya sido previamente acordado, con carácter inicial, por éste.
- 2) Cuando las Comunidades Autónomas expresen su oposición al proyecto, en el trámite a que se refiere el artículo 228.1.

Art. 233. 1. La aprobación del correspondiente proyecto de establecimiento de nuevas líneas, al que se refiere el artículo anterior, así como las obras de ampliación o mejora de líneas preexistentes que requieran la utilización de nuevos terrenos y cuya realización resulte

jurídicamente procedente, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social y la urgencia de la ocupación a efectos de expropiación forzosa, de los terrenos por los que haya de discurrir la línea o realizarse la ampliación o mejora según lo previsto en la legislación expropiatoria.

A los efectos indicados en el párrafo anterior, los correspondientes proyectos y sus modificaciones deberán comprender, además de los documentos y circunstancias, a que se refiere el artículo 226 del presente Reglamento, la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de las líneas, y la seguridad de la circulación.

2. Las explotaciones ferroviarias de transporte público, así como los vehículos, instalaciones, terrenos y dependencias afectos a las mismas, ya sea su titularidad pública o privada, serán inembargables, siendo aplicable a tal efecto el régimen establecido en el artículo 153.2 de la LOTT.

Para la determinación de la cuantía de la parte de recaudación que, en su caso, haya de retenerse serán de aplicación análogas reglas a las establecidas en el artículo 89 de este Reglamento.

## SECCIÓN 2.<sup>a</sup> CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES DE TRANSPORTE PÚBLICO

### Subsección 1.<sup>a</sup> Cuestiones generales

Art. 234. Conforme a lo previsto en el artículo 154 de la LOTT, la construcción de los ferrocarriles de transporte público se ajustará a las características técnicas que, a fin de garantizar su calidad, seguridad y homogeneidad se determinen por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe de las Empresas ferroviarias de mayor relevancia por su nivel de actividad.

Dichas normas técnicas, que podrán ser variables en función de las características de los distintos tipos de servicios, habrán de tener en cuenta los últimos avances tecnológicos, las prescripciones de los tratados internacionales suscritos por España y las previsiones de futuro sobre el desarrollo del servicio, compatibilizando la necesaria eficacia en la prestación de los servicios con el coste más adecuado.

Asimismo el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones establecerá las reglas homogéneas necesarias en relación con el ancho de vía y las dimensiones mínimas de espacio entre vías, pudiendo determinarse reglas diferenciadas para aquellas líneas específicas en las que ello se encuentre justificado.

Art. 235. 1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el nuevo establecimiento o la modificación de unas u otras deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel.

Únicamente con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas podrá autorizarse el establecimiento provisional por el tiempo estrictamente preciso, de nuevos pasos a nivel, debiendo los mismos estar protegidos con arreglo a lo dispuesto en el punto 4.

2. La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel llevará aneja la declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación a efectos de expropiación de los terrenos necesarios.

3. Se procederá, en los plazos determinados por los programas que al efecto deberán ser elaborados por los órganos administrativos competentes sobre los correspondientes ferrocarriles y carreteras y las Empresas ferroviarias afectadas, a la supresión de los pasos a nivel existentes y, en su caso, a su sustitución por cruces a distinto nivel, cuando, de conformidad con la normativa específica reguladora de los mismos, dicha supresión resulte necesaria o conveniente y, en todo caso, cuando se trate de pasos a nivel que se encuentren situados en líneas en las que se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 kilómetros/hora y de aquellos otros cuyo momento de circulación presente un valor igual o superior a 24.000.

A los efectos de este Reglamento y de sus normas complementarias se denomina momento de circulación (AT) de un paso a nivel al indicador estadístico determinado por el producto de la intensidad media diaria de circulación de vehículos por el tramo de carretera afectado por el paso (A) y del número de circulaciones diarias de trenes por el tramo de vía igualmente afectado (T).

4. Los pasos a nivel que resulten subsistentes deberán contar con los sistemas de seguridad y señalización adecuados para garantizar su seguridad que, a tal efecto, se determinen por los Ministros de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

5. La supresión de pasos a nivel o, en su caso, la instalación de los sistemas de protección, previstas en los puntos 3 y 4, será por cuenta de los Organismos o Entidades que tengan a su cargo las carreteras si el factor A de su momento de circulación, definido en el punto 3, tiene un valor igual o superior a 1.000; y por cuenta de los Organismos o Entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria si el factor T de su momento de circulación, igualmente definido en el punto 3, es igual o superior a 24. En caso de darse simultáneamente ambos supuestos, el coste de la obra se repartirá por mitades entre los Organismos o Entidades interesadas.

Independientemente de cuál sea su momento de circulación, cuando sobre el paso a nivel se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 kilómetros/hora, el coste de las referidas obras será por cuenta de los Organismos o Entidades a cuyo cargo se encuentre la infraestructura ferroviaria.

Por cuanto se refiere al coste ocasionado por las obras de supresión o protección de los pasos a nivel en que no se cumpla ninguna de las circunstancias anteriormente previstas, así como por las de establecimiento de nuevos cruces a distinto nivel o las de instalaciones y mejora de sus necesarias protecciones, correrán a cargo del Organismo que los promueva.

6. Lo previsto en el punto anterior se entenderá sin perjuicio de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran concluir entre sí los Organismos y Entidades citados o cualesquiera otros que pudieran encontrarse interesados en la materia.

7. En todo caso, cualquier obra que afecte a las condiciones de vialidad de la carretera deberá someterse a examen del Organismo competente sobre la misma para que éste dé su conformidad o imponga las condiciones que juzgue precisas y, recíprocamente, el Organismo competente sobre el transporte ferroviario deberá dar su conformidad o imponer las condiciones que estime necesarias en todas aquellas obras de carretera que afecten a las condiciones de vialidad del ferrocarril.

8. Los pasos a nivel particulares existentes, establecidos para el servicio de determinadas fincas o de explotaciones de cualquier clase, se regirán por las condiciones fijadas en la correspondiente autorización, quedando expresamente prohibida su utilización por tráfico o personas distintas o para fines diferentes de los comprendidos en aquella.

Los Organos competentes podrán, de oficio o a propuesta de las Empresas ferroviarias, decretar el cierre o clausura de los pasos a nivel particulares cuando los titulares de los mismos no respeten rigurosamente las condiciones de la autorización o no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización, o cuando el cruce de la vía pueda realizarse por otros pasos cercanos, a igual o distinto nivel.

Asimismo, la Administración podrá modificar las condiciones de la autorización o imponer nuevas exigencias de seguridad o de paso cuando las circunstancias del camino o del cruce hubieran variado desde la fecha de otorgamiento de aquella.

Art. 236. 1. La construcción o ampliación de las líneas ferroviarias de transporte público podrá realizarse:

- Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de acuerdo con lo previsto en este Reglamento y en la legislación de Contratos del Estado y Obras Públicas.
- Por RENFE, de acuerdo con los programas de actuación aprobados por el Gobierno.
- Por Empresas privadas o mixtas, cuando, de conformidad con lo previsto en el apartado b) del punto 3 del artículo 157 de la LOTT, aquellas lleven a cabo dicha construcción conjuntamente con la explotación de la correspondiente línea.

2. La construcción o ampliación de líneas a que se refiere el punto anterior podrá financiarse mediante acuerdos o convenios de la Administración o de RENFE, con otras Entidades públicas, privadas o mixtas, ya sean éstas o no a las que se les encomiende la realización efectiva de las obras.

Los referidos convenios preveerán la forma de participación de la Entidad pública, privada o mixta de que se trate en la financiación de las obras, así como las contraprestaciones a que tendrá derecho y, en su caso, su participación en la explotación o en los ingresos generados en la misma.

3. Si se tratare de líneas que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, conforme a lo previsto en el artículo 158.1 de la LOTT podrá realizar la construcción bien mediante contrato de obras de acuerdo con lo señalado en los artículos 237 a 239, bien mediante la concesión a particulares, o la utilización de fórmulas de gestión interesada o de creación de Sociedades de economía mixta u otras fórmulas de gestión indirecta legalmente previstas.

#### *Subsección 2.ª Regulación de la construcción de líneas ferroviarias realizada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones*

Art. 237. 1. La construcción de líneas ferroviarias de transporte público por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se realizará por la Empresa adjudicataria del correspondiente contrato de obras. Dicha adjudicación, se llevará a cabo normalmente mediante concurso, si bien podrá realizarse por subasta cuando medien circunstancias especiales de simplicidad de la obra que deberán acreditarse en el expediente. Cabrá asimismo la adjudicación directa en los casos previstos en la legislación de Contratos del Estado y en el supuesto a que se refiere el segundo párrafo del artículo 239 de este Reglamento.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá ejecutar directamente las obras en los casos previstos en la legislación de Contratos del Estado.

Art. 238. 1. La adjudicación del contrato de obras por parte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para la construcción de la línea a que se refiere el punto 1 del artículo 237, se llevará a

cabo de conformidad con las reglas establecidas en la legislación de Contratos del Estado para el contrato de obras.

El referido contrato podrá contemplar fórmulas específicas de financiación conforme a lo previsto en el punto 2 del artículo 236.

2. La construcción se realizará de acuerdo con lo previsto en el correspondiente proyecto y conforme a las reglas contenidas en los correspondientes pliegos de condiciones generales, las facultativas que formen parte del proyecto y las particulares y económicas que se fijen para cada caso, todas las cuales servirán de base a la correspondiente contratación.

3. La ejecución de las obras se realizará de acuerdo con lo estipulado en el contrato, bajo la inspección y control del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4. Durante la ejecución de las obras no podrán introducirse, en el proyecto aprobado, variaciones ni modificaciones que no hubieren sido debidamente autorizadas por los Organos competentes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previos los informes pertinentes del personal encargado de la dirección y control de las obras.

5. La dirección de las obras se llevará a cabo por los técnicos designados por los Organos competentes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, salvo que la misma sea encomendada a RENFE.

6. En lo no previsto en este Reglamento y en sus normas complementarias, serán de aplicación, en relación con el cumplimiento y ejecución del correspondiente contrato de obras, las normas contenidas en la legislación de contratos del Estado.

Art. 239. RENFE podrá presentarse a las correspondientes licitaciones de adjudicación del contrato de construcciones o ampliación, estando sometida, tanto en la licitación como en el posterior cumplimiento del contrato, a las mismas reglas que el resto de las Empresas, excluida la referente a la necesidad de calificación como Empresa constructora.

No obstante, cuando se trate de obras cuyas circunstancias así lo aconsejen, la Administración podrá realizar directamente la contratación de las mismas con RENFE o, en su caso, con otra Empresa pública o mixta.

#### *Subsección 3.ª Construcción de líneas ferroviarias realizada por RENFE*

Art. 240. 1. RENFE, de conformidad con lo establecido en el artículo 236 del presente Reglamento, podrá llevar a cabo la construcción de líneas ferroviarias de acuerdo con lo previsto en los programas de actuación aprobados para la misma. Dicha construcción requerirá la previa aprobación del proyecto y el acuerdo de establecimiento de la línea por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o, en su caso, por el Gobierno, de conformidad con lo previsto en los artículos 229 y 232.

2. La realización por RENFE de las actividades de ampliación, construcción de ramales u otras modificaciones de las líneas existentes que resulten necesarias para una mejor prestación del servicio no requerirá, como regla general, el previo acuerdo de la Administración para que se lleven a cabo.

No obstante, RENFE deberá comunicar dichas actividades al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que las podrá prohibir o condicionar cuando puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resultar contrarias al interés público.

Art. 241. 1. La construcción de las líneas ferroviarias por parte de RENFE a que se refiere esta Subdirección deberá estar prevista en el programa de actuación, inversiones y financiación que apruebe el Gobierno y en el contrato-programa, realizándose por el Estado las correspondientes aportaciones a sus presupuestos de inversiones con independencia de las que en su caso resulten necesarias para cubrir, en su caso, el déficit de explotación.

2. La actividad de construcción de nuevas líneas, así como ampliación o gran reparación de las existentes, se realizará por RENFE, con independencia presupuestaria y funcional de la explotación de los servicios.

3. Para llevar a cabo la construcción a que se refiere este artículo, RENFE podrá contratar con otras Empresas la realización de los trabajos y obras que estime conveniente, con sometimiento al Derecho Privado y utilizar, en su caso, las fórmulas de financiación previstas en el punto 2 del artículo 236.

#### *Subsección 4.ª Regulación de la construcción por Empresas privadas o mixtas que lleven a cabo la misma y la posterior explotación del servicio*

Art. 242. La construcción de líneas ferroviarias de transporte público por parte de Empresas privadas o mixtas para su posterior explotación por las mismas, requerirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y acuerdo de establecimiento del servicio por parte de la Administración. Dicho procedimiento de construcción y explotación, no será de aplicación en relación con las líneas que hayan de formar parte de la Red Nacional integrada de Transporte Ferroviario.

Art. 243. 1. Cuando, de conformidad con lo previsto en el apartado c) del artículo 236 de este Reglamento, la Administración decida, bien de oficio, o a instancia de los particulares interesados, según lo que se determina en el punto 3 de este artículo, que la construcción y explotación de una línea ferroviaria se lleve a cabo por una Empresa privada o mixta, convocará como regla general el oportuno concurso, tendente a seleccionar la Empresa a la que haya de otorgarse la concesión de construcción y explotación de la correspondiente línea.

2. No obstante, el procedimiento ordinario de carácter concesional previsto en el punto anterior, cuando existan razones que así lo recomienden, las cuales deberán justificarse en el expediente, la Administración podrá acordar que la construcción y explotación del servicio se realice a través de cualquiera de las demás formas de gestión indirecta previstas en el artículo 60 de la Ley de Contratos del Estado.

Especialmente la Administración podrá contratar directamente la construcción y la explotación con una Empresa mixta en la que participen Empresas privadas, la propia Administración y/o RENFE u otras Empresas públicas, siempre que por las características de las obras, la magnitud de la inversión y el riesgo empresarial existente ello resultase conveniente, pudiendo ser la participación pública minoritaria.

Cuando se utilice el procedimiento de gestión interesada, serán de aplicación las reglas previstas en el artículo 268.3.

3. Los particulares que pretendan la construcción y explotación de un ferrocarril de transporte público dirigirán su solicitud a la Dirección General de Transportes Terrestres acompañándola de los documentos que hayan de servir de base al correspondiente proyecto, que expliciten los datos y circunstancias previstos en los artículos 226 y 233.1.

4. En lo no previsto en esta Subsección se aplicarán a las concesiones de construcción y explotación, por lo que se refiere a la fase de explotación, las normas de la Sección 3.<sup>a</sup> del capítulo III de este título.

Art. 244. 1. Servirá de base al concurso a que se refiere el artículo anterior, el correspondiente pliego de condiciones en el que se contendrán las previstas en el proyecto, así como aquellas otras referidas a la explotación previstas en el artículo 260.

2. En la resolución del concurso se tendrán en cuenta las circunstancias de todo orden que concurren 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.

3. Las condiciones establecidas en el pliego se clasificarán de la siguiente manera:

a) Condiciones esenciales, que deberán ser respetadas por las distintas ofertas, las cuales no podrán introducir variaciones en las mismas.

b) Condiciones con carácter de requisito mínimo, que podrán ser mejoradas por las distintas ofertas, siempre y cuando se respete el mínimo establecido.

c) Condiciones de carácter orientativo, que podrán ser modificadas por las distintas ofertas en los términos que cada licitador estime conveniente.

4. Las Empresas concursantes podrán, dentro de los límites en su caso establecidos, formular ofertas que incluyan precisiones, ampliaciones o modificaciones de las condiciones no esenciales que figuren en el correspondiente pliego, acompañadas de un estudio técnico y económico que justifique la viabilidad y procedencia de las mejoras propuestas.

5. En lo no previsto en esta subsección, serán de aplicación en el correspondiente concurso, y en la posterior prestación del servicio, análogas reglas a las establecidas en los artículos 72, 73 y 74 de la LOTT, y 68, 69, 70, 71, 72, 73 y 74 de este Reglamento, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

Art. 245. 1. La Empresa adjudicataria deberá constituir una fianza o aval en la cuantía que se determine en el pliego de condiciones del correspondiente concurso, no pudiendo exceder del 4 por 100 del presupuesto total de las obras, debiendo mantener la parte de la misma que en dicho pliego se señale durante el período de explotación como garantía del cumplimiento de las condiciones establecidas.

2. Las concesiones de construcción y explotación a que se refiere este artículo se concederán por un plazo máximo de noventa y nueve años, determinándose el mismo en función de las previsiones sobre coste de la construcción, volumen de tráfico, plazos de amortización, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación. Al finalizar el plazo de concesión, quedará de propiedad del ente concedente la línea concedida con todas sus dependencias y material, debiendo en su caso indemnizar al concesionario por el valor no amortizado de éstos.

Art. 246. 1. Las concesiones de construcción y explotación se extinguirán cuando finalice el plazo para el que fueron otorgadas, siendo de aplicación, en cuanto a la posible prolongación de la gestión por no haber concluido el procedimiento tendente a determinar el subsiguiente prestatario del servicio, idénticas reglas a las previstas en el artículo 259.

2. No obstante, cuando el concesionario hubiera cumplido satisfactoriamente sus obligaciones, la Administración, previo acuerdo con éste, podrá decidir la adjudicación directa al mismo de la subsiguiente

concesión de explotación, realizando las modificaciones en las condiciones de prestación que resulten convenientes para el interés público.

3. Asimismo, las concesiones se extinguirán cuando la Administración acuerde el rescate o la caducidad de las mismas, o cuando se produzca la renuncia del concesionario, siendo de aplicación lo establecido en los artículos 83 y 84 de la LOTT, en lo que no se oponga a la especial naturaleza del transporte ferroviario.

A tal efecto habrá de considerarse que cuando se produzca la renuncia del concesionario o la caducidad por incumplimiento del mismo, la línea, sus dependencias e instalaciones fijas quedarán en propiedad de la Administración.

Cuando se lleve a cabo el rescate por la Administración, el correspondiente acuerdo determinará los bienes concretos que se incluyen en el mismo, debiendo indemnizarse, en su caso, al concesionario, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración, aplicándose subsidiariamente la legislación sobre contratación administrativa.

*Subsección 5.<sup>a</sup> Regulación de la construcción de líneas ferroviarias que no hayan de formar parte de la Red Nacional Integrada, realizada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, mediante concesión a particulares o fórmulas de gestión interesadas o creación de Sociedades de economía mixta u otras fórmulas de gestión indirecta legalmente previstas*

Art. 247. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá contratar la construcción de las obras mediante la concesión de su ejecución a particulares, debiendo establecerse en el contrato las modalidades de contraprestación económica a percibir por el concesionario, bien sea mediante el cobro de tarifas de peaje por la utilización de la infraestructura a las Empresas o Entidades que efectúen transporte ferroviario, u otras que puedan establecerse.

2. Asimismo, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá efectuar la construcción mediante modalidades de gestión interesada, en cuyo supuesto se deberá estipular en el contrato la participación de la Administración y del empresario, tanto en las obligaciones inherentes a la construcción como en los beneficios que se obtengan, así como las formas de contraprestación, que podrán ser las del punto 1.

3. También podrá realizarse la construcción mediante Sociedad de economía mixta constituida al efecto entre el Estado y otras Empresas o Entidades públicas o privadas, que tome a su cargo la ejecución de las obras mediante la contraprestación que se fije, conforme a lo previsto en el punto 1.

4. Será igualmente posible la realización de las obras mediante la constitución de Consorcios entre el Estado y Comunidades Autónomas o Entes Locales o Entidades o Empresas privadas, u otras fórmulas legalmente previstas.

En todo caso, serán aplicables, en cuanto se adaptare a las peculiaridades de los respectivos contratos, las disposiciones de la legislación de contratos del Estado sobre contratación de la gestión de servicios y sobre contrato de obras.

*Subsección 6.<sup>a</sup> Recepción de las obras y autorización para la puesta en explotación*

Art. 248. 1. Una vez concluidas las obras se procederá, por parte de la Empresa constructora de la línea y a su cargo, con asistencia del personal de la Administración encargado de la dirección y control de aquéllas, a la realización del reconocimiento de la misma y a la elaboración de un plano detallado del ferrocarril y de todas sus instalaciones, así como a la redacción de una memoria descriptiva de las estaciones, puentes, túneles, viaductos y demás obras de fábrica y edificios que se hubieran construido.

2. La Empresa constructora de la línea hará entrega al órgano competente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de dos ejemplares del acta de replanteo y de cada uno de los documentos y planos que se mencionan en el punto anterior de este artículo.

3. Realizadas las operaciones a que se refieren los puntos anteriores se procederá a la recepción provisional de las obras por parte de la Administración, levantándose el acta correspondiente y comenzándose a computar el plazo de garantía, transcurrido el cual se realizará la recepción definitiva.

Art. 249. Previamente a la puesta en explotación del ferrocarril, cualquiera que haya sido el procedimiento de construcción, será necesario contar con una autorización del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en la que se declare que puede abrirse la línea de ferrocarril al tránsito público. Dicha autorización será otorgada a la vista del acta de reconocimiento de las obras y del material móvil, expedida por el personal encargado de la inspección y control de aquéllas.



## CAPITULO III

## Explotación de ferrocarriles de transporte público

## SECCIÓN 1.ª Procedimientos de explotación

Art. 250. 1. La explotación de líneas de ferrocarril de transporte público podrá llevarse a cabo a través de los siguientes procedimientos:

a) Explotación pública directa por la Administración, llevada a cabo por RENFE.

b) Explotación indirecta por Empresa privada o mixta, que únicamente procederá en relación con líneas que no formen parte de la Red Nacional Integrada, ya sea por Empresas titulares de la correspondiente concesión de construcción y explotación, cuando una y otra se lleven a cabo conjuntamente, de conformidad con lo previsto en la letra b) del punto 3 del artículo 157 de la LOTT, o bien cuando la Administración decida que la explotación de líneas ya existentes o que hayan sido previamente construidas a través de los procedimientos de gestión directa o indirecta previstos en el capítulo anterior, sea realizada por Empresas privadas o mixtas, conforme a lo establecido en la letra a) del punto 3 del artículo de la LOTT citado.

2. Las formas de explotación previstas en el punto anterior se entenderán sin perjuicio de la atribución de la explotación o de la participación en la misma o en sus resultados que, en su caso, resulte de los convenios previstos en el punto 2 del artículo 236 y de las fórmulas específicas de construcción a que se refiere el punto 3 del mismo artículo.

3. Las Empresas que tengan encomendada la explotación de servicios ferroviarios podrán utilizar para la misma medios propios y ajenos, siempre que en este último supuesto se respeten las limitaciones que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones a fin de garantizar la adecuada prestación del servicio.

Las Empresas ferroviarias podrán utilizar la colaboración de otras Empresas que dispongan de sus propios vagones u otros elementos de transporte y que contraten en nombre propio con los cargadores efectivos. La actuación de dichas Empresas estará sometida a las reglas que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en su caso, determine a fin de procurar la adecuada prestación del servicio, si bien, salvo que dicho Ministro expresamente lo exija no habrán de ser agencias de transporte.

4. Las Empresas explotadoras de líneas ferroviarias podrán realizar, previa autorización de la Administración, las ampliaciones, construcción de variantes u otras modificaciones de la línea que no estén previstas en el título concesional y que resulten convenientes para una mejor prestación del servicio. La realización de las referidas actividades por parte de RENFE se ajustará a lo previsto en el artículo 240.2. Previa petición de la Empresa explotadora, y siempre que la utilidad social de las líneas o el interés público lo justifiquen, la Administración podrá efectuar por sí misma, sufragar o subvencionar, la realización de las actividades anteriormente citadas.

En las líneas explotadas mediante concesión administrativa las ampliaciones, construcciones y modificaciones a que se refiere el punto anterior, revertirán a la Administración con el resto de los elementos de la concesión cuando se produzca la extinción de ésta.

## SECCIÓN 2.ª EXPLOTACIÓN POR RENFE

Art. 251. 1. Corresponde a RENFE el ejercicio de las siguientes funciones:

a) Explotar los ferrocarriles comprendidos en la Red Nacional Integrada definida en el artículo 155 de la LOTT.

b) Explotar los ferrocarriles que, aun no formando parte de la Red Nacional Integrada, correspondan a la competencia del Estado y cuya gestión le sea encomendada por éste.

c) Explotar, en su caso, los ferrocarriles de competencia de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos, cuando éstos le encomienden dicha gestión y una vez que llegue a un acuerdo con dichas Entidades y suscriba con las mismas el correspondiente convenio, previa autorización del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. RENFE podrá efectuar, además, cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de las funciones reguladas en el punto anterior, pudiendo llevar a cabo cuantos actos de gestión o disposición sean precisos para el cumplimiento de las mismas.

Asimismo, podrá efectuar cuantas actividades comerciales e industriales estén relacionadas con las funciones a que se refiere el punto 1, incluso mediante la realización o participación en otros negocios, sociedades o Empresas.

Art. 252. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en aplicación de las directrices fijadas por el Gobierno, conforme al artículo 177 de la LOTT, establecerá, previa consulta con RENFE, las condiciones básicas de prestación de los servicios ferroviarios que haya de explotar RENFE. Esta asumirá su gestión con autonomía de actuación, que será todo lo amplia que permita la garantía del interés

público, la satisfacción de las necesidades sociales y la seguridad de los usuarios.

2. Cuando RENFE pretenda el cierre de alguna línea o servicio o la modificación de alguna otra condición básica de la explotación, entendiéndose por tal el cierre o transformación del uso de estaciones o la supresión de más de un 25 por 100 de los servicios en alguna línea o tramo de líneas, o cualquier otra medida que afecte de forma esencial a los usuarios, deberá solicitar la oportuna autorización del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que adoptará la correspondiente decisión, recabando al efecto el informe de las Comunidades Autónomas afectadas.

RENFE podrá llevar a cabo el cierre o modificación solicitados si en el plazo de dos meses el referido Ministerio no deniega expresamente la autorización u ordena el mantenimiento cautelador del servicio en las condiciones hasta entonces prestado por no haber concluido el procedimiento tendente a la determinación de su procedencia.

3. RENFE queda autorizada para complementar el transporte ferroviario con el realizado por sí misma en un modo diferente, siempre y cuando éste sea antecedente o continuación de carácter complementario del realizado por ferrocarril por dicha Sociedad Estatal y ésta cumpla las condiciones y disponga de los títulos habilitantes de transporte público necesarios para realizar el transporte de que se trate. Queda, igualmente, autorizada a realizar funciones normalmente reservadas a las agencias de transporte, sin necesidad de la previa obtención del título habilitante correspondiente a éstas, contratando, en nombre propio, con transportistas debidamente autorizados, la realización en un determinado modo de transporte distinto al ferroviario de transportes que complementen al que ella realiza por ferrocarril.

Art. 253. 1. Serán aplicables a RENFE las normas incluidas en los artículos 265, 266 y 267 sobre derechos y obligaciones de los concesionarios en las explotaciones privadas, con las excepciones y adaptaciones establecidas en el capítulo V del título VI de LOTT y en esta Sección.

2. RENFE podrá realizar obras de conservación, entretenimiento y reposición de las líneas existentes y de sus instalaciones y demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación ferroviaria que le esté atribuida, sin necesidad de solicitar ningún tipo de autorización, permiso o licencia administrativa, debiendo comunicar las mismas al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones únicamente cuando su importancia o repercusión en el servicio lo justifique. Dichas actividades serán realizadas por RENFE con cargo a sus presupuestos de explotación.

Respecto a las nuevas obras realizadas por RENFE que no estén incluidas en el párrafo anterior y a la instalación o aplicación de redes propias de telecomunicaciones, será de aplicación el régimen previsto en los puntos 2, 3 y 4 del artículo 179 de la LOTT.

Art. 254. 1. RENFE establecerá las tarifas de los servicios cuya explotación le corresponda dentro de los límites determinados, en su caso, por la Administración, estando la intervención de ésta sometida al cumplimiento de las obligaciones incluidas en los convenios o tratados internacionales suscritos por España.

En la fijación de tales tarifas se deberán respetar, asimismo, las obligaciones que se deriven de la eventual inclusión de las mismas en alguna de las modalidades de intervención reguladas en la normativa general de precios.

Los límites tarifarios que en su caso establezca la Administración serán fijados previo informe de RENFE.

2. Las condiciones tarifarias que se impongan a RENFE por la Administración habrán de ser compatibles con la máxima autonomía de gestión que resulte posible, dentro de las limitaciones que las necesidades sociales y las obligaciones de servicio público, fundamentalmente en el transporte de viajeros de cercanías, hagan necesario establecer.

3. Serán, en todo caso, de aplicación, respecto al régimen tarifario de los servicios explotados por RENFE, las reglas previstas en los artículos 18 y 19 de la LOTT.

En la determinación de las tarifas si bien se procurará que las mismas cubran íntegramente los costes de explotación, podrán existir tarifas más bajas cuando concurren motivos económicos o sociales ligados a las peculiaridades de los tráficos ferroviarios a que se apliquen que así lo justifiquen.

Art. 255. La Administración, cuando existan motivos sociales que lo justifiquen, podrá imponer a RENFE 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.

Cuando se realice la imposición de obligaciones de servicio público, ya consten las mismas en reducciones o bonificaciones tarifarias o en la prestación de servicios o realización de actividades económicamente no justificadas, el Estado compensará a RENFE del coste por el cumplimiento de las referidas obligaciones de servicio público, de conformidad con lo previsto en el artículo 182.2 de la LOTT.

Art. 256. 1. RENFE gestionará el servicio ferroviario que se le encomiende en forma conducente a la obtención del equilibrio económico-financiero de la explotación.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, el Estado otorgará a RENFE las subvenciones compensatorias de la insuficiencia econó-

mica de la explotación que en su caso resulten necesarias, conforme a los compromisos de gestión establecidos en el Contrato-Programa.

Art. 257. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones vigilará, mediante la inspección que a tal efecto se realizará a través de la Dirección General de Transportes Terrestres, que la prestación por parte de RENFE de los servicios que le corresponde explotar se realice conforme a las condiciones legalmente prescritas y, especialmente, las que afectan a las condiciones técnicas y tarifarias, relaciones con los usuarios, mantenimiento y calidad de los servicios y seguridad del tráfico. Dicha inspección se realizará conforme a lo dispuesto en el capítulo VI del título I de la LOTT, debiendo colaborar la propia RENFE en la misma.

2. Los resultados de la referida inspección no darán lugar a sanciones pecuniarias, pero serán puestos de manifiesto a los órganos administrativos competentes, a fin de que éstos adopten las medidas que resulten procedentes, de conformidad con lo que en el artículo 187 de la LOTT se prevé.

### SECCIÓN 3.ª: EXPLOTACIÓN INDIRECTA POR EMPRESA PRIVADA O MIXTA

Art. 258. La explotación indirecta de líneas ferroviarias de transporte público únicamente procederá en relación con líneas que no formen parte de la Red Nacional integrada, y se llevará a cabo, bien por las Empresas titulares de la correspondiente concesión de construcción y explotación, cuando una y otra se hagan conjuntamente o bien, cuando la Administración decida que la explotación de líneas ya existentes o que hayan sido previamente construidas a través de los procedimientos de gestión directa o indirecta previstos en el capítulo anterior sea realizada mediante gestión indirecta, por la Empresa que obtenga la necesaria concesión administrativa que le habilite para la misma, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 268.

Art. 259. 1. La duración de las concesiones de explotación de ferrocarriles se establecerá en el título concesional, teniendo en cuenta las previsiones sobre volumen de tráfico, plazos de amortización, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación, no pudiendo exceder de cincuenta años. Cuando finalice el plazo concesional sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado el mismo a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses.

2. Serán de aplicación a las concesiones de explotación similares reglas a las establecidas en el artículo 246.3, en cuanto a los supuestos de renuncia, caducidad o rescate.

3. La Administración, cuando exista riesgo de interrupción del servicio, o de no prestación del mismo en las condiciones establecidas, podrá intervenir su realización. En tal caso las consecuencias económicas de la prestación continuarán prolongándose al concesionario.

Cuando se produzca la intervención del servicio, la Administración podrá realizar la explotación del mismo utilizando los medios personales y materiales de la Empresa concesionaria.

Art. 260. 1. El otorgamiento de las concesiones administrativas de explotación de ferrocarriles se llevará a cabo mediante concurso.

2. Servirá de base al referido concurso el pliego de condiciones aprobado por la Administración, en el cual se incluirán los siguientes extremos:

Los servicios base que se hayan de prestar.

La clase y características del material que se haya de aportar.

Las funciones de mantenimiento y conservación que se hayan de realizar.

El canon concesional que, en su caso, haya de satisfacerse a la Administración como compensación de los gastos de construcción.

El plazo de duración.

La subvención o cualquier otro régimen de apoyo público que en su caso se establezca.

La fianza que haya de constituirse como garantía.

Las demás circunstancias que configuren la prestación del servicio.

3. Las condiciones establecidas en el pliego podrán tener el carácter de esenciales, requisitos mínimos u orientativos siendo a tal efecto de aplicación lo previsto en los puntos 3 y 4 del artículo 244.

Art. 261. 1. En la resolución del concurso y en la valoración de las distintas ofertas presentadas se tendrán en cuenta las circunstancias de todo orden que concurren en cada una de ellas y en las Empresas que las formulen, sin atender exclusivamente al contenido económico de aquellas, debiendo establecerse, con carácter general o en los pliegos de condiciones, criterios de valoración específicos.

En el supuesto de que la oferta que, en su caso, hubiese presentado el anterior concesionario mereciera una valoración global similar a la mejor o mejores del resto de las presentadas tendrá preferencia sobre éstas, siempre que la prestación del servicio se haya realizado en condiciones adecuadas.

Se entenderá que se produce la similitud de ofertas a que se refiere el párrafo anterior cuando, existiendo valoración cuantitativa, la oferta

del anterior concesionario mereciera una valoración que no difiera de la mejor de las restantes en más del 5 por 100 de la puntuación máxima posible.

2. En lo no previsto en esta sección será de aplicación, en relación con el correspondiente concurso y con la posterior prestación del servicio, análogas reglas a las establecidas en los artículos 72, 73 y 74 de la LOTT, y 68, 69, 70, 71, 72, 73 y 74 de este Reglamento y, subsidiariamente, la legislación de contratación administrativa.

Art. 262. 1. El servicio ferroviario 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. En el título concesional se determinarán aquellas circunstancias de prestación que pueden ser libremente modificadas por la Empresa concesionaria, en aras de una mejor gestión del servicio, dando cuenta, en su caso, a la Administración, que podrá prohibirlas cuando resulten contrarias al interés público, o establecer límites concretos a su ejercicio.

3. La Administración podrá realizar, de oficio o a instancia de los concesionarios o de los usuarios, las modificaciones en las condiciones de prestación no previstas en el título concesional y las ampliaciones o reducciones 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.

Art. 263. Cuando 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.

El nuevo concesionario no responderá de los derechos salariales devengados con anterioridad a la asunción efectuada de los servicios, ni de las deudas a la Seguridad Social, fiscales o cualesquiera otras que hubiere contraído el anterior concesionario.

Art. 264. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones aprobará los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración y explotación de las líneas, teniendo en cuenta en su elaboración las sugerencias que, en su caso, proporcionen las Empresas explotadoras de los servicios. Dichos reglamentos contendrán las prescripciones necesarias en orden a procurar la seguridad de la explotación. Regularán asimismo las relaciones de los usuarios con la Empresa que lleve a cabo la explotación del servicio.

2. Dicho Ministerio ejercerá, a través de la Dirección General de Transportes Terrestres, las funciones de inspección y control de la explotación de las líneas ferroviarias de transporte público explotadas por Empresas privadas o mixtas de forma análoga a la establecida en el artículo 257, punto 1, en relación con los servicios explotados por RENFE. Las referidas actuaciones darán lugar, en su caso, a la imposición de las sanciones que resulten procedentes.

Art. 265. 1. Los titulares de las concesiones de construcción y explotación de ferrocarriles de transporte público, así como de las que únicamente se refieran a la explotación, tendrán los siguientes derechos:

a) Utilización de los terrenos por los que haya de discurrir la línea cuando corresponda a la Administración la aportación de los mismos según lo previsto en la correspondiente concesión.

b) Realización, en nombre de la Administración, de las funciones de policía que les atribuya el ordenamiento vigente.

c) Percibir, mientras dure la concesión, el abono del precio del transporte por parte de los usuarios, con sujeción a las tarifas autorizadas por la Administración.

d) Otorgamiento, por la Administración competente, de las concesiones o autorizaciones de dominio público, o de servicio público, que resulten necesarias para realizar la explotación del servicio.

e) Aplicación del régimen especial previsto en el artículo 27 de la LOTT.

f) Elección, sin otras restricciones que las que impongan las disposiciones vigentes, del personal de todas clases para realizar la construcción y explotación de las líneas, organización de este personal y de todo lo concerniente al régimen interior de la Empresa.

g) Los demás que por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se determinen, a fin de asegurar la viabilidad y adecuada prestación del servicio.

2. Asimismo, las Empresas a que se refiere el punto anterior tendrán derecho a las subvenciones, aprovechamiento de obras públicas u otras ayudas administrativas que, por fundadas razones de interés público, en su caso, estén previstas originariamente en los respectivos títulos concesionales o posteriormente se les concedan.

En todo caso tendrán derecho a percibir las compensaciones por obligaciones de servicio público que les sean impuestas en los mismos términos previstos para RENFE en el artículo 255.

Art. 266. 1. Las Empresas concesionarias de explotaciones ferroviarias podrán realizar por sí, o a través de terceros mediante contrato, la utilización de los terrenos, instalaciones y dependencias de la línea para actividades diferentes a la del transporte, pero complementarias o compatibles con ésta.

La Administración podrá prohibir o condicionar dichas actividades cuando las mismas puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resulten contrarias al interés público.

2. Las empresas que exploten ferrocarriles de transporte público no precisarán de autorizaciones, permisos o licencias administrativas para las obras de conservación y entretenimiento de sus líneas e instalaciones y demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación ferroviaria.

Respecto a las obras nuevas, no incluidas en el párrafo anterior, será de aplicación el mismo régimen previsto en los puntos 2 y 3 del artículo 179 de la LOTT.

3. Asimismo, dichas empresas podrán disfrutar de los beneficios fiscales previstos en la legislación vigente para las carreteras en régimen de concesión. Tales beneficios sólo podrán ser otorgados por el Gobierno mediante Real Decreto y con los condicionamientos establecidos en dicha legislación.

4. El régimen establecido en este artículo y en el anterior será aplicable a las empresas explotadoras de ferrocarriles públicos, cualquiera que sea la naturaleza de las mismas y el régimen jurídico conforme al que se realice la explotación, salvo que resulte incompatible con éste.

Art. 267. 1. Los titulares de las concesiones a que se refiere el artículo anterior tendrán las siguientes obligaciones:

- Observar las normas que, respecto al servicio, su calidad o seguridad, dicte la Administración.
- Respetar los límites tarifarios establecidos.
- Cumplir y hacer cumplir las normas de policía de ferrocarriles.
- Facilitar el control e inspección por parte de la Administración.
- Cumplir las demás obligaciones generales que establezca la legislación vigente, así como las de carácter específico establecidas en el título concesional.

2. Cuando no se establezca expresamente lo contrario en el correspondiente título concesional, las funciones de mantenimiento, conservación y reparación de la línea serán por cuenta del concesionario, estando éste obligado en todo caso a mantener la línea, sus instalaciones, dependencias y material móvil, en un estado idóneo de conservación.

#### SECCIÓN 4.<sup>a</sup> OTRAS FORMAS DE EXPLOTACIÓN INDIRECTA

Art. 268. 1. No obstante el procedimiento ordinario de carácter concesional previsto en la sección anterior, cuando se den circunstancias especiales que lo justifiquen, las cuales deberán acreditarse en el expediente, la Administración podrá acordar que la explotación del servicio se realice a través de cualquiera de las demás formas de gestión previstas en el artículo 60 de la Ley de Contratos del Estado.

2. Especialmente, la Administración podrá encomendar o contratar directamente la explotación con sociedades mixtas en las que participen empresas privadas, la propia Administración y/o RENFE u otras empresas públicas, siempre que por las características de las obras, la magnitud de la inversión y el riesgo empresarial existente ello resulte conveniente, pudiendo ser la participación pública minoritaria.

La sociedad de economía mixta deberá aparecer como parte contratante ante el Estado, con las obligaciones y derechos propios del concesionario de servicios públicos.

Si el Estado adquiriese participación de capital en una sociedad que explote servicios ferroviarios, se regulará la adquisición por la Ley del Patrimonio del Estado.

3. Cuando el contrato se verifique bajo la modalidad de gestión interesada, se determinará en el mismo la forma de realización de la gestión, previéndose la participación pública en la misma, el régimen de obligaciones recíprocas y, en especial, las responsabilidades que incumban al empresario.

Se podrá estipular un beneficio mínimo en favor de cualquiera de las partes asociadas, atendiendo a los resultados de la explotación.

La gestión interesada a que se refiere este punto podrá referirse exclusivamente a la explotación o a la construcción y explotación conjuntas.

4. Podrán establecerse asimismo otras fórmulas de participación en la explotación o en sus resultados, de acuerdo con los convenios a que se refiere el punto 2 del artículo 236.

### CAPÍTULO IV

#### Construcción y explotación de ferrocarriles de transporte privado y de apartaderos

##### SECCIÓN 1.<sup>a</sup> FERROCARRILES DE TRANSPORTE PRIVADO

Art. 269. 1. Los ferrocarriles de transporte privado deberán cumplir análogas condiciones a las reguladas en los artículos 102 de la LOTT y 157 y 158 de este Reglamento en relación con el transporte privado por carretera; en caso contrario tendrá la consideración de transporte público, debiendo someterse al régimen jurídico de éste.

2. Para el establecimiento de una línea de ferrocarril de transporte privado será necesario obtener previamente la correspondiente autorización administrativa que habilite para el mismo.

Dicha autorización será otorgada por la Dirección General de Transportes Terrestres.

3. Las solicitudes de autorización para el establecimiento de líneas de ferrocarril de transporte privado se presentarán ante la Dirección General de Transportes Terrestres, acompañadas del proyecto a que se refiere el artículo siguiente.

4. No serán de aplicación las prescripciones de esta sección a los ferrocarriles de transporte privado que discurran íntegramente dentro del recinto de la empresa que los utilice.

Art. 270. 1. Requisito previo para el otorgamiento de la autorización a que se refiere el artículo anterior será la presentación de un proyecto en el que habrán de incluirse, como mínimo, una memoria explicativa con la descripción del trazado, un plano general y perfil también general, las obras que hayan de realizarse, y el presupuesto de las mismas.

2. Además de las circunstancias que, como mínimo, establece el punto anterior de este artículo, la Administración podrá exigir que figuren en el correspondiente proyecto aquellas otras señaladas en los artículos 226 y 227 de este Reglamento para las líneas ferroviarias de transporte público.

3. Serán de aplicación en el otorgamiento de las autorizaciones para el establecimiento de los ferrocarriles de transporte privado los trámites procedimentales establecidos en el artículo 228.

Art. 271. 1. Cuando el establecimiento de una línea de ferrocarril de transporte privado resulte conveniente para el interés público o implique una repercusión socialmente beneficiosa, podrá autorizarse al interesado para que utilice los terrenos de dominio público que resulten necesarios y, en su caso, para adquirir los de propiedad privada a través del procedimiento de expropiación forzosa, en el que tendrá la condición de beneficiario.

Cuando fuera precisa la expropiación prevista en el párrafo anterior, actuará como expropiante el órgano competente para la autorización del ferrocarril.

2. Si la línea discurriese sobre terrenos de dominio público, el interesado, antes de comenzar los trabajos, prestará en fianza una cantidad equivalente al 4 por 100 del presupuesto de las obras que hubieren de ejecutarse sobre dichos terrenos. La mitad de dicha fianza será devuelta cuando se justifique haber realizado las obras de acuerdo con lo autorizado, debiendo mantenerse el resto como garantía del cumplimiento de las condiciones de explotación y utilización establecidas en la correspondiente autorización.

3. Si la línea hubiera de discurrir por terrenos de propiedad privada, el interesado dirigirá a la Dirección General de Transportes Terrestres, además de los documentos que constituyen el proyecto, una solicitud acompañada de la documentación que el peticionario considere del caso para probar la necesidad de la expropiación, así como una relación de los propietarios cuyas fincas hubieran de ser ocupadas.

Art. 272. 1. Las autorizaciones para el establecimiento de las líneas ferroviarias de transporte privado podrán otorgarse por un número de años determinado o con carácter indefinido, pudiendo en este último caso ser revocadas cuando cambien las circunstancias que justificaron su otorgamiento.

En todo caso, las autorizaciones podrán revocarse cuando, sin existir causa justificada, las obras no se inicien en el plazo de un año, permanezcan interrumpidas este mismo plazo, o se paralice por idéntico tiempo la prestación del servicio.

2. Concedida la correspondiente autorización de establecimiento del ferrocarril su titular, sin perjuicio de lo previsto en el artículo siguiente, podrá construir y explotar el mismo de acuerdo con las condiciones autorizadas, sin otras restricciones que las que se refieran a la seguridad y salubridad pública y a las condiciones de seguridad, policía o cualesquiera otras que se le impongan en la pertinente autorización para el uso del dominio público que, en su caso, se le hubiera concedido.

Art. 273. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá determinar la aplicación a los ferrocarriles de transporte privado, en lo no expresamente previsto para ellos en este Reglamento y en cuanto sea compatible con su específica naturaleza, de las disposiciones que, sobre tramitación de proyectos, construcción y explotación de líneas, ejecución y conservación de obras, policía y vigilancia y cualesquiera otros aspectos, se refieran o afecten a las líneas ferroviarias de transporte público, realizando, en su caso, a tal efecto las adaptaciones que resulten precisas.

##### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE APARTADEROS DE TITULARIDAD PRIVADA QUE COMPLEMENTAN FERROCARRILES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 274. 1. La construcción y explotación de apartaderos de titularidad privada que sirvan para complementar ferrocarriles de transporte público deberán ser autorizadas por la Dirección General de Transportes Terrestres. Para el otorgamiento de dicha autorización será

necesario, como regla general, el previo acuerdo de la Empresa que pretenda el establecimiento del apartadero con la Empresa explotadora del ferrocarril, realizándose la correspondiente petición a la Administración por esta última.

La autorización para el establecimiento del apartadero se entenderá otorgada si la Administración no se pronuncia sobre la petición del mismo en el plazo de un mes.

2. No obstante lo anterior, si la Empresa explotadora del ferrocarril no diese su conformidad a la construcción del apartadero, la Empresa que pretenda éste podrá realizar la correspondiente petición de forma directa a la Dirección General de Transportes Terrestres, la cual podrá autorizar el establecimiento del apartadero y determinar, en su caso, la obligatoriedad de dar servicio al mismo siempre que resulte justificado que ello no implica perjuicios a la explotación ferroviaria, manteniéndose el equilibrio económico de la misma.

3. Junto con la solicitud de autorización se presentará, ante la Dirección General de Transportes Terrestres, el proyecto redactado en los términos establecidos en el artículo 270 de este Reglamento para los proyectos de ferrocarriles de transporte privado.

4. La correspondiente autorización administrativa determinará las condiciones de construcción y, en su caso, de utilización del apartadero.

Art. 275. 1. La ejecución de las obras de construcción de los apartaderos se llevará a cabo en forma similar a la establecida en este Reglamento para los ferrocarriles de transporte privado.

2. La Empresa ferroviaria adoptará las medidas necesarias para garantizar el servicio y la seguridad de la línea afectada durante la ejecución de las obras.

Art. 276. Cuando el establecimiento de un apartadero resulte conveniente para el interés público o implique una repercusión socialmente beneficiosa, podrá autorizarse la utilización para su construcción de los terrenos de dominio público que resulten necesarios y, en su caso, la adquisición de los de propiedad privada a través del procedimiento de expropiación forzosa, en el que su titular tendrá la condición de beneficiario.

Art. 277. En cuanto a la financiación de los gastos de construcción del apartadero, propiedad de las instalaciones, régimen de su utilización y demás relaciones económicas y jurídicas entre la Empresa titular del apartadero y la Empresa ferroviaria, se estará a lo que entre las mismas se pacte, salvo que la Administración establezca expresamente condiciones específicas, las cuales, en todo caso, deberán respetar el equilibrio económico de la explotación.

## TITULO VIII

### Policía de Ferrocarriles

#### CAPITULO PRIMERO

##### Disposiciones generales

Art. 278. 1. Se regularán por lo dispuesto en este Título:

a) Las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril, según sean zonas de dominio público, servidumbre o afección.

b) Las condiciones generales y obligaciones de los usuarios en la utilización de los transportes ferroviarios.

c) Las prescripciones en orden a preservar de toda clase de daños o deterioros las vías, las obras de fábrica e instalaciones y los demás elementos necesarios para la explotación, así como las relativas a las operaciones de conservación y mantenimiento de los mismos.

d) Las prohibiciones que tiendan a evitar toda clase de daños, riesgos y peligros para las personas como consecuencia del funcionamiento del ferrocarril.

e) Las prohibiciones necesarias para no interrumpir el libre tránsito ferroviario.

f) La concreción de las sanciones correspondientes a las distintas infracciones de la regulación del transporte ferroviario, de acuerdo con los límites y condiciones establecidos en la LOTT.

2. En lo no previsto en este Título y en las disposiciones reglamentarias que específicamente se dicten, serán de aplicación en relación con las cuestiones a que se refiere el punto anterior las normas y disposiciones reguladoras del uso y defensa de las carreteras correspondientes a dichas cuestiones, asimilándose a estos efectos los ferrocarriles, salvo indicación expresa realizada en el título de concesiones concretas, a las autovías.

3. El ejercicio de las funciones administrativas de otorgamiento de las autorizaciones e imposición en su caso de las sanciones previstas en este Título, con excepción de las que correspondan a las infracciones de las Empresas ferroviarias, será realizado por los Gobernadores Civiles o Delegados del Gobierno de la provincia en donde se desarrolle la actividad a autorizar o se haya cometido la correspondiente infracción, cabiendo contra sus decisiones recurso de alzada ante el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

La imposición de las sanciones que correspondan a infracciones de las Empresas ferroviarias será realizada por la Dirección General de Transportes Terrestres.

Art. 279. 1. Las normas técnicas a las que haya de sujetarse la explotación de los ferrocarriles, especialmente aquellas referentes a la circulación con las que deba salvaguardarse la seguridad de los usuarios, serán aprobadas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, oídos los representantes de las Empresas ferroviarias.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones o exigencias de los ferrocarriles lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación de determinados ferrocarriles o a la utilización de los mismos.

## CAPITULO II

### Delimitación de los terrenos inmediatos al ferrocarril

Art. 280. 1. Son de dominio público los terrenos ocupados por la explanación de la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de ocho metros de anchura a cada lado de la misma. Estos terrenos de dominio público se determinan midiendo a cada lado y desde el carril exterior que se toma como referencia, una zona que llega hasta la arista exterior de la explanación, a la que se añade una segunda zona a partir de la citada arista, de ocho metros de anchura, medida en horizontal y perpendicularmente al carril exterior correspondiente.

A efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior:

Se considera explanación la franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

Se considera arista exterior de la explanación la intersección del pie del talud del terraplén o línea de coronación de trinchera o desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento con el terreno natural.

Se consideran elementos funcionales e instalaciones de un ferrocarril todos los bienes, medios o zonas permanentemente afectados a la conservación del mismo o a la explotación del servicio público ferroviario, tales como paseos, bermas, cunetas, señales, cerramientos, accesos a pasos a nivel, barreras y semibarreras, transmisiones, conectores, canalizaciones superficiales, subterráneas o aéreas, casetas, casillas, transformadores, subestaciones, líneas de alimentación, línea aérea de contacto y otros análogos.

2. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras y obras similares, se tomará como arista exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno.

Excepcionalmente, cuando se trate del túneles y viaductos o puentes, el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y previo informe de los municipios afectados, podrá determinar la reducción de la zona de dominio público, sin que en ningún caso pueda ésta ser inferior a dos metros medidos desde la arista exterior de la explanación o, en su caso, desde el exterior de los soportes de la estructura. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

En la determinación de la zona de dominio público en el caso de túneles, se tendrán en cuenta las características geotécnicas del terreno y la altura del mismo sobre el túnel.

Art. 281. 1. La zona de servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, delimitadas interiormente por la zona de dominio público, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 20 metros, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores a la explanación.

2. La zona de afección de la línea férrea consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exterior de la explanación, a una distancia de 50 metros medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

3. Las distancias previstas en los dos puntos anteriores para definir las zonas de servidumbre y de afección podrán ser modificadas para casos concretos por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, siempre que se acredite la necesidad de la modificación y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril.

Art. 282. En suelo calificado como urbano por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección del ferrocarril serán de cinco metros para la zona de dominio público, ocho metros para la de servidumbre y 25 metros para la de afección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, sin que la correspondiente a dominio público pueda ser inferior a dos metros.

## CAPITULO III

## Limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril

Art. 283. 1. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público del ferrocarril cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario, o bien cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, previa autorización del órgano administrativo competente sobre el ferrocarril, oída la Empresa titular de la línea.

2. Excepcionalmente, y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

3. El órgano administrativo competente sobre el ferrocarril podrá delegar el otorgamiento de las autorizaciones a que se refieren los puntos anteriores en la Empresa titular de la línea.

Art. 284. 1. Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones, salvo que, excepcionalmente, dadas las circunstancias concurrentes y la justificación de no perjudicar al ferrocarril, la Empresa explotadora del mismo así lo autorice, dando su previa conformidad a las mismas.

2. Para la realización de obras distintas de las previstas en el punto anterior, o de cualquier otra actividad que haya de atravesar la vía o que implique alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, en la zona de servidumbre, se requerirá autorización previa de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate, previa justificación de que dichas obras o actividades no implican perjuicio alguno al ferrocarril.

Art. 285. 1. La Empresa titular de la línea podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio del ferrocarril y, en particular, para cualquiera de las finalidades siguientes:

- a) Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinadas a obras de construcción, reparación o conservación de la línea férrea, de sus elementos funcionales e instalaciones.
- b) Depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que por cualquier causa, se encuentren en la línea férrea y constituyan obstáculos o peligro para la circulación.
- c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería o cualquier otra razón.
- d) Encauzar aguas que discurran por la línea férrea.
- e) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, obteniendo, en su caso, las autorizaciones que correspondan.
- f) Establecer el paso de conducciones de agua, eléctricas o de otro tipo, obteniendo, en su caso, las autorizaciones que correspondan.
- g) Abrir temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea férrea que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea, de sus elementos funcionales e instalaciones.
- h) Acceder, incluso abriendo caminos, a puntos concretos de la línea férrea en caso de incidencia o accidente.

2. En los casos b), c) y d) del punto anterior no se requerirá notificación previa por parte de la Empresa titular de la línea al propietario ni al poseedor del inmueble para la utilización temporal de terrenos en zona de servidumbre.

En los casos a), e), f), g) y h) de dicho punto, la Empresa titular de la línea deberá notificar previamente al propietario o poseedor afectado, la resolución de ocupar, plazo de ocupación, finalidad de la ocupación y designación de la persona o Entidad beneficiaria de la ocupación.

3. Serán indemnizables la ocupación temporal de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización. Las demás prohibiciones, limitaciones, servidumbres y afecciones sobre la utilización de la zona de servidumbre que no causen perjuicios económicos tienen la naturaleza de limitaciones generales de la propiedad en favor del servicio público ferroviario, y no serán objeto de indemnización.

Art. 286. 1. Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

2. La denegación de la autorización deberá fundarse en perjuicios evidentes para la seguridad del ferrocarril, en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea férrea en un futuro no superior a diez años, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras solicitadas pudieran afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o explanación.

3. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de afección, no requiriéndose a tal efecto autorización previa alguna, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

Art. 287. 1. Queda prohibida la plantación de arbolado en zona de dominio público, pudiendo autorizarse en zona de servidumbre y afección, siempre que no perjudiquen la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni originen inseguridad vial en pasos a nivel.

2. La tala de arbolado en las zonas de servidumbre y afección deberá autorizarse, y sólo se denegará cuando pueda perjudicar al ferrocarril por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de taludes, o por otras razones fundadas que así lo justifiquen.

3. No se autorizará el establecimiento de líneas eléctricas de alta tensión dentro de la zona de servidumbre.

4. Las líneas eléctricas de baja tensión, telefónicas y telegráficas podrán autorizarse dentro de la zona de servidumbre, siempre que la distancia del poste a la arista de pie de terraplén o de desmonte no sea inferior a vez y media su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces aéreos.

5. En los cruces aéreos con líneas eléctricas, el gálibo será suficiente para garantizar, entre la línea férrea, electrificada o no, y la línea eléctrica con la que se cruce, el cumplimiento de las condiciones establecidas en la reglamentación de líneas eléctricas de alta y baja tensión.

6. Las conducciones subterráneas no se autorizarán por zonas de dominio público o servidumbre salvo que, por tratarse de travesías de poblaciones o por las especiales circunstancias concurrentes, no exista otra solución técnica factible.

7. Las obras por cruces subterráneos requerirán del correspondiente control por parte de la Empresa titular de la línea. Las obras de cruce tendrán la debida resistencia, dejarán la explanación en iguales condiciones en que estaba y se ejecutarán de forma que produzca las menores perturbaciones al tráfico ferroviario.

8. La Empresa titular de la línea o, en su caso, la Administración podrán imponer, al autorizar alguna obra o actividad en las zonas de dominio público, servidumbre o afección, las medidas de protección necesarias y, en su caso, la construcción de cerramientos y su tipo.

9. La construcción de muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes en zona de afección deberá ser autorizada por la Empresa titular de la línea. Dicha Empresa podrá asimismo, con carácter excepcional, autorizar dicha construcción en la zona de servidumbre, siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de acarrear perjuicios al ferrocarril. En estos casos se deberá presentar a la Empresa titular de la línea, junto con la petición, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de aguas pluviales, y su influencia en la seguridad en la circulación.

10. La construcción de nuevas urbanizaciones y centros o establecimientos tales como hospitales, centros deportivos, docentes, culturales u otros equipamientos equivalentes, implicará la obligación de construir un cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquellos conlleve la necesidad de cruzar una línea férrea, siendo el coste de tal construcción y, en su caso, supresión, de cuenta del promotor de la urbanización o establecimiento. En cualquier caso, la Entidad promotora presentará un proyecto específico de los accesos a la misma, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre las zonas de dominio público, servidumbre y afección del ferrocarril.

11. El otorgamiento de las autorizaciones previstas en este artículo corresponderá a la Empresa titular de la línea.

Art. 288. 1. Cuando las autorizaciones previstas en los artículos 283, 284, 285, 286 y 287 fueran denegadas, los solicitantes podrán reiterar la correspondiente petición ante el Gobernador civil o Delegado del Gobierno de la provincia de que se trate, el cual resolverá lo procedente, previo informe de la Empresa titular de la línea y teniendo en cuenta las reglas que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. Los Gobernadores civiles competentes y, en todo caso, la Dirección General de Transportes Terrestres, podrán prohibir o condicionar el ejercicio de las obras o actividades a que se refieren los artículos 283, 284, 285, 286 y 287, aun mediando la conformidad de la Empresa ferroviaria, cuando las mismas puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resulten contrarias al interés público, cabiendo contra la decisión adoptada los recursos administrativos y jurisdiccionales legalmente previstos, cuya interposición podrá realizarse tanto por los peticionarios como por la Empresa titular de la línea.

3. La prohibición genérica de construir en la zona de servidumbre, así como la denegación de la construcción solicitada en la zona de afección, que correspondan a líneas, ampliaciones o variantes de nuevo establecimiento, serán indemnizables, excepto si los propietarios pudieran concentrar en los terrenos de su propiedad colindantes con éstos y situados fuera de la correspondiente zona el volumen de edificación autorizado.

4. Para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en los artículos 283, 284, 285, 286 y 287 deberán cumplirse los siguientes trámites:



a) Presentación de solicitud por el interesado ante la Empresa titular de la línea o, en su caso, ante el órgano administrativo competente, acompañada de la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación a realizar.

b) En caso de urbanizaciones, construcciones aisladas industriales, líneas aéreas, conducciones subterráneas, redes de abastecimiento y saneamiento, obras que incidan en el libre curso de las aguas y otras obras de importancia suficiente a juicio de la Empresa titular de la línea, el proyecto redactado deberá comprender cuantos estudios, planos y demás documentos se estimen necesarios para la completa y precisa definición de las actuaciones solicitadas en su relación o influencia con el ferrocarril.

c) Examinada la documentación presentada, la Empresa titular de la línea podrá requerir la complementaria que considere pertinente para la resolución.

5. El otorgamiento de las autorizaciones a que se refieren los artículos 283, 284, 285, 286 y 287 podrá conllevar la obligación del autorizado de pagar a la Empresa titular de la línea los gastos que el estudio, tramitación y seguimiento de la misma conlleven, pero no podrá condicionarse al pago de una compensación económica por el ejercicio de la actividad autorizada.

Art. 289. 1. El correspondiente Gobernador civil o Delegado del Gobierno, de oficio o a instancia de la Empresa titular de la línea o de cualquier otro interesado y, en todo caso, previo informe de aquella, dispondrá la paralización de las obras y la suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

2. El citado órgano efectuará la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustasen a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.

3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

Art. 290. 1. Las nuevas líneas de ferrocarriles interurbanos que sean establecidas deberán hallarse cerradas por ambos lados de la vía en el cruce de zonas calificadas como suelo urbano y urbanizable programado.

Las Empresas titulares de líneas ferroviarias que en el momento de la entrada en vigor de este Reglamento atraviesen zonas de suelo urbano o urbanizable programado realizarán el cierre de las mismas con la máxima urgencia que sus disponibilidades financieras les permitan. A propuesta o previo informe de los correspondientes Ayuntamientos, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer plazos concretos máximos para el cierre de determinados tramos.

2. La calificación de un suelo rústico por el que discurre el ferrocarril como urbano o urbanizable programado llevará implícita la obligación por parte de los propietarios de dicho suelo de realizar el correspondiente cerramiento cuando se realicen las actuaciones urbanísticas consecuentes a dicha calificación, o antes si, por razones de seguridad, así lo dispone el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a propuesta o previo informe del correspondiente Ayuntamiento.

Los referidos propietarios y las personas o Entidades que les sustituyan en la titularidad de los correspondientes terrenos vendrán obligados a realizar la adecuada conservación de los cerramientos.

3. Los cerramientos que pretendan realizar los propietarios en las zonas de servidumbre y afección ubicadas fuera de los terrenos calificados como suelo urbano o urbanizable programado o no, a que se refiere el punto anterior, precisarán de la autorización de la Empresa titular de la línea, que determinará el tipo de cerramiento a realizar.

Art. 291. 1. Los planes parciales de ordenación urbana correspondientes a sectores de suelo urbanizable, programado y no programado, cruzados por o inmediatos a las vías férreas, llevarán a cabo la correspondiente regulación respetando las limitaciones impuestas por la legislación especial ferroviaria.

En dichos planes deberá preverse la dedicación a usos ferroviarios y consiguiente no edificabilidad de los terrenos necesarios para la transformación de los cruces al mismo nivel de carreteras con líneas ferroviarias en pasos a distinto nivel.

2. Las autorizaciones que de conformidad con lo dispuesto en este capítulo corresponde otorgar a la Empresa titular de la línea o, en su caso, a la Administración de Transportes serán exigibles con carácter previo y con independencia de las que, en su caso, correspondan a las Comunidades Autónomas, a los Ayuntamientos o a otros órganos administrativos, en materias de su competencia.

## CAPITULO IV

### Entrada y tránsito de personas y vehículos en las líneas férreas

Art. 292. Salvo autorización otorgada expresamente para ello, no podrá realizarse la entrada y tránsito de personas por las vías férreas, habiendo de producirse el cruce de las mismas por los lugares determinados al efecto, conforme a lo previsto en la normativa reguladora de los pasos a nivel y con las limitaciones o condiciones que en relación con su utilización se establezcan.

Idéntico régimen será de aplicación para toda clase de vehículos cuya entrada, estacionamiento o tránsito por dichas vías se pretenda.

## CAPITULO V

### Prohibiciones y obligaciones en la utilización de los transportes ferroviarios

Art. 293. 1. Queda prohibido a los usuarios del ferrocarril:

1. Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los coches.

2. Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas previstos para uso exclusivo del personal de la empresa explotadora.

3. Hacer uso sin causa justificada de los mecanismos de parada de los trenes.

4. Permanecer en las instalaciones ferroviarias fuera del horario en que esté prevista su utilización por los usuarios.

5. Distribuir propaganda, pegar carteles, mendigar, organizar rifas o juegos de azar y vender bienes o servicios en los trenes, instalaciones y dependencias de la línea, sin autorización de la empresa explotadora; y, en general, mantener actividades o efectuar acciones que por su naturaleza puedan perturbar a los usuarios y alterar el orden público.

6. Abandonar el tren o subir al mismo, salvo causa justificada, fuera de las paradas establecidas al efecto.

7. Subir al tren o bajar del mismo, estando éste en movimiento.

8. Penetrar en las cabinas de conducción de los trenes, locomotoras u otros lugares del material motor, rodante o instalaciones reservados para uso exclusivo de los agentes ferroviarios o personas autorizadas.

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

10. Fumar en lugares distintos de los habilitados a tal fin en los coches y locales en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.

11. Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización según la tarifa aplicable.

12. Todo comportamiento que implique peligro para la integridad física de los demás usuarios o pueda considerarse molesto u ofensivo para éstos o para los agentes del ferrocarril.

13. Las acciones que puedan implicar deterioro o causar suciedad en los trenes o instalaciones o, en general, que perjudiquen los intereses del ferrocarril o de las empresas explotadoras.

2. Los usuarios deberán atender las indicaciones que formulen los agentes ferroviarios en relación a la correcta prestación del servicio, así como a lo indicado a tal fin en los carteles colocados a la vista en instalaciones y coches.

3. Deberán respetarse por los usuarios las obligaciones establecidas en los reglamentos de utilización y en los contratos-tipo de transporte ferroviario que, en su caso, apruebe la Administración.

Art. 294. Queda prohibido:

1. Manipular o dañar cualquier elemento del ferrocarril directamente relacionado con la normal y segura circulación.

2. Manipular o destruir, de forma directa o indirecta, cualquier obra o instalación fija o móvil, o cualquier elemento funcional del ferrocarril.

3. Lanzar o depositar objetos o materiales de cualquier naturaleza, o realizar vertidos en cualquier punto de la vía y sus aledaños e instalaciones anejas, dentro de la zona de dominio público, o al paso de los trenes.

4. Cualquier acto que pueda representar peligro para la seguridad del ferrocarril, sus usuarios, empleados, medios e instalaciones de todo tipo.

## CAPITULO VI

### Régimen sancionador

Art. 295.1. Se sancionará con multa de 5.000 a 86.000 pesetas:

a) La tala de arbolado sin autorización en las zonas de servidumbre y afección, si no se perjudica al ferrocarril.

b) El incumplimiento de las prohibiciones y mandatos previstos en el artículo 293, siempre que aquél no pueda representar peligro para la seguridad del ferrocarril, sus usuarios, empleados, medios e instalaciones de todo tipo.

2. Se sancionará con multa de 86.001 a 172.000 pesetas:

- a) Realizar construcciones o reedificaciones, o cualquier tipo de obra o actividad distinta de las anteriores, en la zona de afección, sin previa autorización de la empresa titular de la línea o incumpliendo alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.
- b) Realizar plantaciones de arbolado en la zona de servidumbre o afección sin la autorización requerida, cuando no se den las circunstancias previstas en el apartado c) del punto 3 de este artículo.
- c) La entrada y tránsito de personas por la vía férrea, fuera de los lugares determinados al efecto.
- d) Realizar las actuaciones a que se refiere el apartado a) de este artículo, cuando se produzca la posterior legalización de las mismas.

3. Se sancionará con multa de 172.001 a 345.000 pesetas:

- a) Realizar cualquier obra, construcción u otra actividad en la zona de dominio público o servidumbre, sin previa autorización o incumpliendo alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, salvo que fuere posible su legalización posterior, en cuyo caso se sancionarán conforme a lo previsto en el párrafo d) del punto anterior.
- b) Realizar usos en la zona de servidumbre que sean incompatibles con la seguridad ferroviaria.
- c) Realizar plantaciones de arbolado en zona de dominio público o en zona de servidumbre y afección cuando perjudiquen la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales.
- d) La tala de arbolado sin autorización en las zonas de dominio público, servidumbre y afección, cuando por variar el curso de las aguas, producir la inestabilidad de taludes u otras causas puedan producirse perjuicios al ferrocarril.
- e) La entrada y tránsito de vehículos por la vía férrea, fuera de los lugares determinados para producirse el cruce.
- f) El incumplimiento de las prohibiciones tipificadas en el artículo 294, en todo caso, así como de las tipificadas en los puntos 1, 2, 3, 8 y 12 del artículo 293, cuando tal incumplimiento pueda representar peligro para la seguridad del ferrocarril, sus usuarios, empleados, medios e instalaciones de todo tipo.

4. La imposición de las sanciones a que se refieren los puntos anteriores implicará, asimismo, la demolición de lo indebidamente construido, salvo que se hubiere producido su legalización posterior y, en todo caso, la restitución de los elementos y terrenos adscritos al ferrocarril a la situación anterior, siendo los gastos ocasionados por ello por cuenta de quien hubiera cometido la infracción.

5. La graduación de las sanciones establecidas en los puntos anteriores, dentro de los límites señalados, se efectuará atendiendo a los años y perjuicios producidos, al riesgo creado, a la intencionalidad del causante y a la reiteración en la comisión de las conductas sancionadas. Cuando la comisión de una infracción sea susceptible de estar incluida en más de uno de los puntos o apartados anteriores, se impondrá únicamente la sanción de mayor cuantía de las previstas.

Art. 296. 1. Los titulares de concesiones o autorizaciones de transporte ferroviario que incumplan las condiciones esenciales de la concesión o autorización o realicen infracciones de las normas aplicables a los ferrocarriles que supongan un riesgo para la seguridad pública o impliquen un perjuicio de consideración para los usuarios, podrán ser sancionados con multas de hasta 1.150.000 pesetas, pudiendo, asimismo, acordarse la caducidad de la concesión o autorización.

A tal efecto, se considerarán condiciones esenciales de la concesión o autorización aquellos aspectos que configuren la naturaleza del servicio o actividad de la que se trate, y delimiten su ámbito, así como el mantenimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización.

2. El incumplimiento de las condiciones de la correspondiente concesión o autorización, o de las normas reguladoras del transporte ferroviario, cuando no se den las circunstancias previstas en el punto anterior, podrá ser sancionado con multa de hasta 345.000 pesetas.

3. Serán de aplicación, en relación con la responsabilidad por infracción de las normas reguladoras del transporte ferroviario, las normas establecidas en el artículo 138 de la LOTT y 193 de este Reglamento.

4. La graduación de las sanciones establecidas en este artículo se efectuará atendiendo a los daños y perjuicios producidos, al riesgo creado, a la intencionalidad del causante y a la reiteración en la comisión de las conductas sancionadas.

Art. 297. 1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en el artículo 295 del presente Reglamento corresponderá a los Gobernadores civiles o Delegados del Gobierno con jurisdicción en la provincia en la cual se haya cometido la infracción de que se trate; la competencia para la imposición de las sanciones previstas en el artículo 296 corresponderá a la Dirección General de Transportes Terrestres.

2. Contra las resoluciones de los órganos sancionadores a que se refiere el punto anterior, cabe recurso de alzada ante el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

3. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en el presente capítulo se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo sobre procedimiento ordinario y revisión de actos en vía administrativa.

4. Dicho procedimiento se iniciará de oficio por acuerdo del órgano administrativo al que corresponda la competencia sancionadora o como consecuencia de denuncia formulada por agentes de la autoridad, personal afecto al servicio del ferrocarril o por particulares.

5. La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

6. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las reglas generales contenidas en la Ley de Procedimiento Administrativo y en el Reglamento General de Recaudación.

Art. 298. 1. La posibilidad de sancionar las conductas a que se refieren los artículos 295 y 296 prescribirá a los tres meses de haberse cometido aquéllas, si antes de transcurrido dicho plazo no se ha notificado al presunto responsable la incoación del expediente sancionador o si, habiéndose iniciado éste, sufrieren las actuaciones de paralización por tiempo superior a dicho plazo, el cual se computará entre dos actuaciones o diligencias consecutivas que resulten legal o reglamentariamente necesarias para la resolución del expediente.

No obstante, prescribirán a los cuatro años las infracciones tipificadas en los apartados a) y b) del punto 2 del artículo 295 y en los apartados a), b) c) y d) del punto 3 de dicho artículo 295.

Dicho plazo se entenderá sin perjuicio de la posibilidad de que, aunque haya transcurrido el mismo, pueda exigirse el cese de la situación ilegal.

2. El plazo de prescripción se interrumpirá cuando hayan de practicarse actuaciones, que deberán figurar de forma expresa en el expediente, encaminadas a averiguar la identidad o domicilio del denunciado o cualquier otra circunstancia necesaria para comprobar y calificar las conductas correspondientes.

Art. 299. 1. Los órganos administrativos competentes realizarán, en la forma que resulte más adecuada, la inspección de los servicios ferroviarios, a fin de asegurar tanto la seguridad y eficacia en su realización como el cumplimiento por los concesionarios y los usuarios de las normas que les afecten y las obligaciones que les correspondan. En el ejercicio de dichas funciones contarán con la colaboración de la Empresa ferroviaria titular de la línea.

2. Los servicios de inspección remitirán las denuncias que formulen a los órganos competentes para sancionar las infracciones a que se refieran, correspondiendo a éstos su tramitación y resolución.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los puntos anteriores, corresponderá a la Empresa titular de la línea la vigilancia inmediata de la observancia, por los usuarios y por terceros en general, de las reglas establecidas en este Reglamento, ejerciendo las correspondientes funciones inspectoras y dando cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes, los cuales realizarán, en todo caso, la supervisión de la referida inspección, así como la tramitación de las denuncias presentadas y la imposición de las correspondientes sanciones cuando así proceda.

4. Los empleados de las Empresas ferroviarias tendrán en el ejercicio de las funciones a que se refiere el punto anterior la consideración de agentes de la autoridad.

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.-Los informes previstos en este Reglamento, respecto a los que en el mismo o en sus normas complementarias no se prevea expresamente plazo de emisión, deberán ser emitidos en el plazo de un mes.

Transcurrido el plazo correspondiente sin que el informe haya sido emitido, podrá continuarse la tramitación y, en su caso, concluirse el procedimiento.

Segunda.-1. A los efectos previstos en la disposición adicional tercera de la LOTT, se considerarán estaciones de invierno o esquí aquellos centros turísticos básicamente dedicados a la práctica del esquí y demás deportes de nieve y montaña, que formen un conjunto coordinado de medios de remonte mecánicos, pistas e instalaciones complementarias, de uso público, que reúnan como mínimo las siguientes condiciones:

- a) Instalaciones de remonte acordes con las características de la estación.
- b) Pistas adecuadas para la práctica del esquí y demás deportes de nieve y montaña.
- c) Maquinaria para el acondicionamiento y mantenimiento de las pistas.
- d) Suministros de agua y de energía eléctrica e instalaciones de saneamiento y de eliminación de basuras.
- e) Servicio telefónico conectado a la red nacional o, en su defecto, enlace radiotelefónico con punto de escucha permanente.
- f) Servicios de información general de la estación y de seguridad en las pistas.
- g) Puesto de socorro con equipo de primeros auxilios y medios de salvamento y de evacuación.

- h) Instalaciones de refugio y/o de hostelería.
- i) Instalaciones para recepción, taquillas, oficinas administrativas y talleres.
- j) Aparcamientos de vehículos y medios para mantenerlos en condiciones de utilización.
- k) Personal adecuado, tanto de los medios de remonte como de los restantes servicios de la estación.

2. Las tarifas que se hallen fijadas para las concesiones de los servicios de transporte en teleférico u otros medios en los que la tracción se haga por cable y no exista camino terrestre de rodadura podrán ser modificadas cuando el ente competente, ponderando las circunstancias concurrentes, así lo autorice.

Cuando el servicio de transporte en los medios a que se refiere el artículo anterior se contrate conjuntamente con otras prestaciones complementarias no sujetas a tarifas administrativas, podrá realizarse una facturación global cuyo importe no estará sujeto a control administrativo.

3. La zona de influencia de los teleféricos prevista en el artículo 9.5 de la Ley 4/1964, de 24 de abril, y 6 de su Reglamento, podrá ser común a dos o más instalaciones independientes que se hallen situadas dentro de la misma estación de invierno o esquí y sean de la misma titularidad que ésta.

Tercera.-Serán de aplicación a FEVE y, en su caso, a otras Empresas públicas a las que se atribuya la gestión de transportes públicos ferroviarios, las disposiciones de este Reglamento que hacen referencia a RENFE, excepto las que se refieren a la relación de esta última Empresa con la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá, no obstante, determinar las adaptaciones de las referidas disposiciones que resulten necesarias, de acuerdo con las específicas características de dichas Empresas o de los servicios que exploten.

Cuarta.-Las normas establecidas en este Reglamento, en relación con el transporte ferroviario, se aplicarán al transporte en funicular en lo que no se oponga a la específica naturaleza de éste, pudiendo realizar el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las adaptaciones que resulten necesarias. Serán, en todo caso, de aplicación, en relación con la tracción de los funiculares, las normas técnicas reguladoras del transporte por cable.

Quinta.-Las normas contenidas en el presente Reglamento se aplicarán a los ferrocarriles de carácter predominantemente urbano, ya discurren sobre la superficie o por debajo de la misma, así como a los que discurren por un solo rail, en lo que no se oponga a su específica naturaleza, y de forma supletoria a las normas que regulen específicamente los mismos.

Sexta.-Las cuantías pecunarias establecidas en el presente Reglamento, con excepción de las previstas en el artículo 3, cuya modificación corresponderá, en todo caso, al Gobierno, se adecuarán a los cambios de valor adquisitivo de la moneda según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística, realizando a tal efecto el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las necesarias concreciones.

Séptima.-Se adscribirán a la Dirección General de Transportes Terrestres los medios personales y materiales necesarios para llevar a cabo las funciones de ordenación, control e inspección ferroviaria, así como de apoyo al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, a la Conferencia Nacional del Transporte y a la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, reglamentariamente previstas. A tal efecto se realizarán las oportunas modificaciones en la relación de puestos de trabajo correspondiente a dicha Dirección General.

Octava.-Los informes que, según se prevé en este Reglamento, resulta preceptivo recabar de los distintos órganos consultivos regulados en el mismo, no serán exigibles en tanto que dichos órganos no se hayan constituido de manera efectiva.

Novena.-La obligación de cumplimentar la declaración de porte se exigirá a partir de que sean determinadas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las reglas para su distribución, formulación y control, previstas en el punto 2 del artículo 222.

Décima.-Las tarifas obligatorias correspondientes a transportes regulares de uso especial y a transportes discrecionales de viajeros vigentes hasta la entrada en vigor de este Reglamento quedarán convertidas, cuando dicha entrada en vigor se produzca, en tarifas de referencia.

Undécima.-Se faculta al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de este Reglamento, así como para resolver las dudas que en relación con el mismo se susciten.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.-1. Las actuales autorizaciones de transporte público de viajeros, de mercancías y mixtos de ámbito local, así como de transporte privado de mercancías de dicho ámbito, quedarán convertidas en las autorizaciones de ámbito local previstas en el artículo 111 de este Reglamento.

2. Las actuales autorizaciones de transporte privado de viajeros de ámbito inferior al nacional quedarán convertidas en autorizaciones de transporte privado de ámbito nacional.

3. Las actuales autorizaciones de transporte público de viajeros, de mercancías y mixtos de ámbito comarcal, así como de transporte privado de mercancías de dicho ámbito, conservarán su vigencia, estando su régimen jurídico sometido a las disposiciones de este Reglamento.

Segunda.-A los efectos de lo previsto en el punto 1 del artículo 143, las actuales licencias municipales de la clase B serán canjeadas a la entrada en vigor de este Reglamento por licencias municipales de auto-taxis, si bien los correspondientes vehículos únicamente estarán obligados a estar provistos de contador taxímetro cuando realicen servicios que discurren integralmente por suelo urbano o urbanizable o cuando así lo determine para facilitar el control tarifario el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones o, en su caso, la correspondiente Comunidad Autónoma o el respectivo Ayuntamiento, para el ámbito de sus competencias.

Las actuales licencias municipales de la clase C, salvo que proceda su conversión en autorizaciones para transporte sanitario o funerario serán canjeadas por autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de las previstas en el artículo 180 de este Reglamento, siéndoles de aplicación el régimen jurídico de éstas, con excepción de la exigencia de un número mínimo de vehículos y de las características requeridas a éstos, si bien los vehículos que en su momento les sustituyan deberán cumplir estas últimas. Las autorizaciones de la serie VT de transporte interurbano de que, en su caso, dispusieran los titulares de las referidas licencias de la clase C quedarán sin efecto.

Tercera.-Las actuales autorizaciones de transporte público en furgón fúnebre serán canjeadas por las autorizaciones de transporte privado complementario para la realización de transporte funerario previstas en el artículo 139 de este Reglamento, siéndoles de aplicación el régimen jurídico de las mismas.

Cuarta.-1. Las personas que, antes del día 1 de enero de 1988 vinieran realizando legalmente transporte discrecional urbano de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos pesados, sin estar provistas de autorización administrativa, podrán solicitar en el plazo de doce meses a partir de la entrada en vigor de este Reglamento, una autorización habilitante para la realización de transporte urbano en el municipio de que se trate, reconociéndoseles a tal efecto la capacitación profesional para la realización de transporte exclusivamente urbano.

2. La autorización a que se refiere el punto anterior será otorgada por el correspondiente Ayuntamiento cuando se trate de transporte de viajeros, o por la respectiva Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, cuando se trate de transporte de mercancías o mixto, especificándose el municipio al que cada autorización corresponda. Para el otorgamiento de dicha autorización no serán exigibles los requisitos de antigüedad máxima del vehículo establecidos con carácter general, si bien deberá justificarse el cumplimiento por el mismo de las condiciones técnicas exigibles.

3. La justificación de la realización efectiva del transporte a que se refiere esta disposición se efectuará por los titulares de los vehículos utilizados para ello a través de la correspondiente documentación de carácter fiscal o de la Seguridad Social, facturas o cualquier otro medio de prueba adecuado.

Quinta.-Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización actualmente existentes que tengan un capital inferior a 10.000.000 de pesetas deberán haber aumentado efectivamente su capital hasta, al menos, esa cifra antes del 1 de julio de 1992.

Sexta.-1. El cumplimiento de la obligación de tener asegurada su responsabilidad civil de forma ilimitada por los daños que causen con ocasión del transporte, impuesta en el punto 1 del artículo 5.º a las Empresas de transporte público de viajeros por carretera, por ferrocarril y por cable, no será exigible hasta el 1 de abril de 1991 a las Empresas que vinieran realizando legalmente dichos transportes en el momento de la entrada en vigor de este Reglamento.

2. El plazo transitorio establecido en el punto anterior no será de aplicación en relación con aquellos transportes cuya específica normativa reguladora exigía el cumplimiento de la mencionada obligación de aseguramiento desde antes de la entrada en vigor de este Reglamento, respecto a los cuales deberán las Empresas continuar cumpliéndola sin interrupción.

Séptima.-Los actuales concesionarios de servicios regulares permanentes de uso general habrán de adecuar la cuantía de la fianza definitiva correspondiente a los mismos a las previsiones del artículo 74 de este Reglamento antes del día 1 de abril de 1991.

#### DISPOSICION SOBRE DEROGACIONES Y VIGENCIAS

1. Normas reguladoras del transporte por carretera que quedan derogadas:

- A) Decretos y Reales Decretos:

Decreto de 2 de febrero de 1933, aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley de 18 de julio de 1932 que creó las Juntas de Detasas.

Decreto de 11 de enero de 1934, sobre estaciones de transporte por carretera.

Decreto de 8 de abril de 1936, sobre expedición de autorizaciones de transporte de viajeros de ferias, fiestas, mercados y romerías con sus equipajes y mercancías.

Decreto de 30 de mayo de 1936, organiza las Inspecciones de Circulación y Transportes por Carretera.

Decreto de 22 de junio de 1936, aprueba el Reglamento de las Juntas de Detasas.

Decreto de 20 de octubre de 1938, que amplía competencias de las Juntas de Detasas al sector del transporte por carretera.

Decreto de 8 de mayo de 1942, que organiza la inspección e intervención en los servicios de ferrocarriles, tranvías y trolebuses.

Decreto de 9 de diciembre de 1949, aprueba el Reglamento para la aplicación de la Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 27 de diciembre de 1947.

Decreto de 16 de diciembre de 1949, aprueba el Reglamento para la aplicación de la Ley de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres de 27 de diciembre de 1947.

Decreto de 5 de febrero de 1953, sobre ejecución de fallos de las Juntas de Detasas.

Decreto de 16 de diciembre de 1955, sobre concesión de preferencia de tanteo en la convalidación de antiguas concesiones de líneas de transporte coincidentes prácticamente con los ferrocarriles a los peticionarios que reúnan ciertas condiciones.

Decreto de 26 de abril de 1957, atribuye al MOP la competencia para regular e interpretar la materia referente a pases y billetes gratuitos o con rebajas de precios en las líneas regulares de viajeros.

Decreto 141/1960, de 4 de febrero, convalida la tasa de coordinación.

Decreto 1666/1960, de 21 de julio, delimita las competencias en materia de tráfico, circulación y transportes.

Decreto 321/1962, de 15 de febrero, sobre modificación del artículo 45 del Reglamento de Ordenación de los Transportes por Carretera de 9 de diciembre de 1949.

Decreto de 29 de marzo de 1962, sobre regulación de las Agencias de Viajes.

Decreto 2023/1962, de 8 de agosto, que modifica el párrafo primero del artículo 146 del Reglamento de Ordenación de los Transportes por Carretera de 9 de diciembre de 1949.

Decreto 1943/1964, de 2 de julio, regulador de las actividades de las Agencias de Transportes.

Decreto 576/1966, de 3 de marzo, sobre ordenación de los transportes de mercancías por carretera.

Decreto 2008/1966, de 14 de julio, modifica el Decreto 490/1962, de 8 de marzo, que fijó los pesos máximos para circular por vías públicas.

Artículo 3 del Decreto 2149/1967, de 19 de agosto, que prevé la asunción por la jurisdicción ordinaria de la competencia de las Juntas de tasas.

Decreto 1832/1968, de 11 de julio, por el que se modifica el artículo 61 del Reglamento de Ordenación de los Transportes por Carretera de 9 de diciembre de 1949.

Decreto 3067/1968, de 28 de noviembre, ordena el tráfico de detalle de RENFE.

Decreto 1364/1969, de 19 de junio, regulador de los servicios reguladores de transporte internacional de viajeros.

Decreto 2237/1969, de 17 de julio, sobre la inspección de transporte por carretera.

Decreto 1968/1972, de 6 de julio, regulador de las formas de colaboración entre sportistas.

Decreto 1044/1973, de 17 de mayo, sobre circulación de vehículos destinados al transporte escolar.

Real Decreto 1754/1976, de 6 de febrero, sobre Reglamento Nacional para los Transportes de Mercancías Peligrosas.

Real Decreto 2101/1976, de 10 de agosto, sobre aplicación del Reglamento Nacional para los Transportes de Mercancías Peligrosas.

Real Decreto 1721/1978, de 2 de junio, sobre Juntas de Conciliación e Información.

Real Decreto 1415/1978, de 6 de junio, sobre regulación del transporte público en las Islas Canarias.

Decreto 358/1979, de 13 de febrero, sobre régimen de explotación de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera en zonas de débil tráfico.

Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio, sobre nuevo texto del TPC, excepto Anexo 1 y Apéndice 1 (en los marginales no modificados por el Real Decreto 1723/1984 por el que se da nueva redacción al Reglamento Nacional de Mercancías Peligrosas, aprobado por dicho Real Decreto 1999/1979) que se mantienen vigentes.

Real Decreto 2000/1979, de 29 de julio, sobre normativa de carga y control de la cantidad cargada en transportes de mercancías peligrosas.

Real Decreto 2174/1979, de 3 de agosto, por el que se autoriza, bajo determinadas condiciones, la agrupación de expediciones en los transportes de mercancías por carretera.

Real Decreto 1424/1980, de 4 de julio, sobre transporte urbano colectivo de viajeros.

Real Decreto 1677/1980, de 29 de agosto, sobre aplazamiento de los artículos 4 y 8, marginal 10.171 y Anejo III del TPC.

Real Decreto 2052/1981, de 4 de septiembre, que establece determinadas infracciones y sanciones en el transporte por carretera y especifica competencias en la tramitación de los expedientes sancionadores.

Real Decreto 2512/1981, de 19 de octubre, por el que se establecen las normas básicas de los Centros de Información y Distribución de Cargas.

Real Decreto 2965/1981, de 13 de noviembre, sobre delegación de funciones a diversos Entes preautonómicos en materia de transportes.

Real Decreto 1415/1982, de 30 de abril, sobre seguridad en el transporte escolar.

Real Decreto 1540/1984, de 8 de junio, por el que se deroga parcialmente el Decreto 576/1966, de 3 de marzo, sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Real Decreto 1561/1984, de 18 de julio, regulador de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor.

Real Decreto 2025/1984, de 17 de octubre, sobre coordinación de las competencias administrativas en relación con los servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo.

Real Decreto 383/1985, de 20 de marzo, por el que se proroga por seis meses el plazo concedido por Real Decreto 1723/1984 para su entrada en vigor en lo que se refiere a los transportes en régimen de distribución y reparto de mercancías peligrosas por carretera.

Real Decreto 615/1985, de 20 de marzo, que suprime la exigencia de vehículos reserva en las concesiones de servicios públicos regulares de transporte por carretera.

Real Decreto 1209/1985, de 19 de junio, en su Disposición Adicional Tercera (encomienda a la Dirección General de Transportes Terrestres y a las Direcciones Provinciales del Departamento las funciones que estaban asignadas al extinto Organismo Autónomo «Servicios Central y Provinciales de las Juntas de Detasas»).

Real Decreto 2146/1985, de 23 de octubre, de aclaración y actualización del régimen jurídico de la actividad de alquiler de automóviles sin conductor.

Real Decreto 666/1986, de 21 de febrero, que modifica los artículos 36, 39 y 143 a 147 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 9 de diciembre de 1949.

Real Decreto 1408/1986, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la Inspección y del Régimen Sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Real Decreto 262/1987, de 13 de febrero, regulador de la utilización de vehículos arrendados para la realización de transporte por carretera.

Real Decreto 216/1988, de 4 de marzo, regula las condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica para el ejercicio profesional de la actividad del transporte público por carretera.

#### B) Ordenes ministeriales:

Real Orden de 22 de junio de 1929, Reglamento para la explotación de los servicios públicos de transporte por carretera.

Orden ministerial de 17 de julio de 1934, complementaria del Decreto de 11 de enero de 1934 sobre estaciones de transporte por carretera.

Orden ministerial de 28 de marzo de 1935, autoriza el transporte de leche en los vehículos de viajeros.

Orden ministerial de 20 de abril de 1936, sobre procedimiento de otorgamiento de autorizaciones de transporte para ferias, fiestas, mercados y romerías.

Orden ministerial de 6 de junio de 1936, en aplicación del Decreto de 30 de mayo de 1936, de inspección.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1938, aprueba el Reglamento de las Juntas de Detasas.

Orden ministerial de 30 de julio de 1942, sobre normas de inspección de ferrocarriles, tranvías, trolebuses y servicios de transporte por carretera.

Orden ministerial de 21 de enero de 1943, sobre normas para la expedición de billetes de viajeros en transportes regulares por carretera.

Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944, sobre nuevas normas de inspección de servicios de ferrocarriles, tranvías, trolebuses y servicios de transporte por carretera.

Orden ministerial de 9 de febrero de 1945, establece diversas reglas sobre los servicios provinciales de la inspección por carretera.

Orden ministerial de 25 de mayo de 1945, sobre servicios de transporte por carretera.

Orden ministerial de 8 de junio de 1945 sobre Hoja de Ruta y Libro-Registro de Expediciones en los transportes públicos por carretera.

Orden ministerial de 9 de julio de 1985 sobre Libro de Reclamaciones.

Orden ministerial de 3 de agosto de 1946 sobre servicios de alquiler discrecionales por concesionarios de servicio público de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 11 de diciembre de 1946 sobre billetes de ida y vuelta en los servicios públicos de transporte por carretera.

Orden ministerial de 12 de junio de 1947 sobre nuevos modelos de Hojas de Ruta en servicios de transporte A, B y C.

Orden ministerial de 10 de enero de 1948 dicta normas complementarias del Decreto-ley de 2 de septiembre de 1947 sobre Juntas de Detasas.

Orden ministerial de 8 de junio de 1949, dispone que se constituyan, con carácter provisional, las Juntas de Coordinación de los Transportes.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1949 sobre concursos para adjudicación de concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1949 sobre servicios regulares de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 31 de enero de 1950, aprueba el Reglamento de Régimen Interior de las Juntas de Coordinación de los Transportes.

Orden ministerial de 31 de marzo de 1950 sobre modificaciones en las condiciones de prestación de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 20 de abril de 1950 sobre instrucción a observar en la celebración de los concursos para la concesión de líneas regulares.

Orden ministerial de 16 de mayo de 1950 sobre normas de visado y establecimiento de la obligación de llevar visible la tarjeta de transporte (reformada en su artículo 5 por Orden ministerial de 1 de diciembre de 1973 y complementada por Orden ministerial de 28 de diciembre de 1950).

Orden ministerial de 30 de mayo de 1950 sobre establecimiento de servicios regulares de transporte de viajeros de interés general (Orden comunicada).

Orden ministerial de 21 de junio de 1950, señala plazo para la expedición de las tarjetas de transporte.

Orden ministerial de 31 de octubre de 1950 sobre solicitud de tarjeta de transporte para la realización de servicios de carga fraccionada y de radio de acción nacional (aclarada por Orden ministerial de 30 de junio de 1951).

Orden ministerial de 14 de noviembre de 1950 sobre prórroga en la tramitación de tarjetas de transporte.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1950 sobre normas para la obtención de las tarjetas de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 10 de marzo de 1951 sobre transporte internacional, excepto sus artículos 2 y 3.

Orden ministerial de 30 de marzo de 1951, establece la competencia de la Dirección General de Transportes Terrestres para el otorgamiento de las autorizaciones de Agencia de transportes y la aprobación del Reglamento y tarifas.

Orden ministerial de 7 de mayo de 1951, aprobó el Reglamento tipo de la Agrupación de transportistas provinciales.

Orden ministerial de 19 de mayo de 1951 sobre depósito de fianzas colectivas de servicios discrecionales.

Orden ministerial de 30 de junio de 1951 sobre otorgamiento de tarjetas de carga fraccionada.

Orden ministerial de 3 de julio de 1951 sobre normas provisionales para determinar el grado de coincidencia y fijar el canon.

Orden ministerial de 10 de julio de 1951 sobre servicios a través de fronteras de Seo de Urgell y Puigcerdá.

Orden ministerial de 12 de julio de 1951 sobre expresión de itinerarios prohibidos en tarjetas expedidas conforme al artículo 37 del Reglamento de Ordenación de 1949.

Orden ministerial de 14 de julio de 1951, reguladora de los servicios «a forfait» de las Agencias de Viajes.

Orden ministerial de 14 de julio de 1951 (reformada por Orden ministerial de 28 de mayo de 1953) sobre transporte de pescado fresco.

Orden ministerial de 25 de agosto de 1951 sobre servicios discrecionales a través de la frontera de La Línea de la Concepción.

Orden ministerial de 27 de agosto de 1951, aprobó el Reglamento-tipo de las Agencias de Transporte de Mercancías.

Orden ministerial de 11 de febrero de 1952, modificó el Reglamento-tipo de las Agencias de Transporte de Mercancías.

Orden ministerial de 11 de febrero de 1952 sobre acarreos de recogida y entrega a domicilio.

Orden ministerial de 31 de mayo de 1952 sobre fianzas colectivas de Agencias de Transporte.

Orden ministerial de 3 de junio de 1952 sobre normas para determinar la coincidencia y fijar el canon.

Orden ministerial de 23 de agosto de 1952 sobre autorización provisional de servicios regulares de transporte de viajeros de interés general.

Orden ministerial de 30 de marzo de 1953 sobre tramitación de expedientes de Agencias de Transporte que radiquen en poblaciones no capitales de provincia.

Orden ministerial de 1 de julio de 1953 sobre modificación del artículo 111 del Reglamento de Ordenación de 1949.

Orden ministerial de 31 de julio de 1953 sobre visado de autorizaciones.

Orden ministerial de 31 de julio de 1953, modifica la Orden ministerial de 3 de julio de 1952, sobre normas para la fijación del canon (modificada por Ordenes ministeriales de 30 de junio de 1956 y 29 de julio de 1957).

Orden ministerial de 9 de septiembre de 1953, modifica los artículos 1 y 2 de la Orden ministerial de 31 de julio de 1953 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 3 de marzo de 1954 sobre recargos por retraso en el abono del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 15 de julio de 1954 sobre autorizaciones de servicios discrecionales de ferias, fiestas, mercados y romerías, tanto de viajeros como mixtos.

Orden ministerial de 25 de noviembre de 1954 sobre autorizaciones de Agencias de Transporte.

Orden ministerial de 11 de enero de 1955, cierra admisión de solicitudes de líneas de servicio público regular de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 28 de marzo de 1955 sobre servicios «a forfait» prestados por Agencias de Viaje (modifica la Orden ministerial de 14 de julio de 1951).

Orden ministerial de 1 de marzo de 1956, ordena los servicios regulares de mercancías MR.

Orden ministerial de 5 de abril de 1956 en aplicación de la Orden ministerial de 1 de marzo de 1956 sobre servicios MR.

Orden ministerial de 6 de junio de 1956 sobre prórroga en la aplicación de la Orden ministerial de 1 de marzo de 1956 sobre servicios MR.

Orden ministerial de 7 de junio de 1956, deja en suspenso la aplicación de la Orden ministerial de 1 de marzo de 1956 sobre servicios MR.

Orden ministerial de 30 de junio de 1956 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 29 de julio de 1956, deroga el artículo 2 de la Orden ministerial de 31 de julio de 1953 en cuanto a servicios de Agencias de Viajes y establece canon de coincidencia para algunos servicios.

Orden ministerial de 31 de mayo de 1958 sobre transporte de fruta y verduras frescas (prorrogada por Ordenes ministeriales de 7 de junio de 1958 y 28 de abril de 1960).

Orden ministerial de 29 de julio de 1957 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 29 de julio de 1957 sobre vehículos de viajeros dedicados a Agencias de Viaje y a ferias y mercados.

Orden ministerial de 18 de marzo de 1958 sobre transportes discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 15 de abril de 1958, deroga parcialmente la Orden ministerial de 29 de julio de 1957 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 26 de febrero de 1959 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 31 de diciembre de 1959 sobre supresión de la renovación semestral de las tarjetas MR provisionales.

Orden ministerial de 18 de febrero de 1960 sobre expedición de visados de autorizaciones.

Orden ministerial de 7 de diciembre de 1960 sobre transporte de personas relacionadas con el servicio en los vehículos dedicados al transporte de mercancías tanto en cabina como en caja.

Orden ministerial de 19 de enero de 1961 sobre viajeros sin billete en servicios regulares de transporte por carretera.

Orden ministerial de 18 de abril de 1961 sobre exención del canon de coincidencia de los servicios discrecionales internacionales efectuados en vehículos extranjeros.

Orden ministerial de 18 de noviembre de 1961 sobre redondeo del precio de billetes en los servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 22 de marzo de 1962 sobre servicios que realicen los comerciantes o almacenistas en vehículos de su propiedad fuera del término municipal.

Orden ministerial de 25 de marzo de 1962 sobre transporte de industriales feriantes y de sus familiares y dependientes en los propios camiones que efectúan el traslado del material de feria.

Orden ministerial de 25 de marzo de 1962 sobre transporte de colmenas (modificada por Orden ministerial de 23 de agosto de 1963).

Orden ministerial de 19 de julio de 1962 por la que se excluye a Ceuta y Melilla de la aplicación del Reglamento de Ordenación de 1949.

Orden ministerial de 22 de agosto de 1962 sobre supresión de fianzas colectivas de agencias de transporte.

Orden ministerial de 22 de agosto de 1962 sobre facultades para recogida y reparto a domicilio de los servicios públicos discrecionales de mercancías.

Orden ministerial de 22 de agosto de 1962 sobre obligatoriedad de la hoja de ruta en los servicios de transportes de mercancías por carretera.

Orden ministerial de 23 de agosto de 1962, deroga la Orden ministerial de 25 de noviembre de 1954 y admite nuevas peticiones para apertura de agencias de transporte.

Orden ministerial de 25 de agosto de 1962 sobre modificación del artículo 24 del Reglamento-tipo de agencias de transporte, y que fija el plazo máximo para apertura al público de las agencias de transporte que se autoricen.

Orden ministerial de 26 de febrero de 1963, Reglamento de Agencias de Viaje.



Orden ministerial de 9 de octubre de 1963 sobre exención de autorización a los transportes fronterizos de mercancías entre Francia y España.

Orden ministerial de 25 de febrero de 1964 sobre régimen TIR.

Orden ministerial de 4 de noviembre de 1964, aprueba el Reglamento Nacional de Servicios Urbanos de Transporte en Automóviles Ligeros.

Orden ministerial de 5 de enero de 1966 sobre régimen TIR.

Orden ministerial de 22 de febrero de 1966 sobre devolución del importe de billetes anulados de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 30 de abril de 1966 sobre regulación de los servicios de transporte público de carga fraccionada.

Orden ministerial de 30 de julio de 1966 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 26 de octubre de 1966 sobre funcionamiento de empresas dedicadas al alquiler de vehículos sin conductor.

Orden ministerial de 10 de junio de 1967 sobre exención de autorización, en régimen de reciprocidad, en servicios de transporte internacional.

Orden ministerial de 10 de junio de 1967 sobre exención de autorizaciones previas en transporte internacional.

Orden ministerial de 30 de junio de 1967 sobre admisión de solicitudes de servicios públicos regulares de viajeros.

Orden ministerial de 30 de noviembre de 1967 sobre apertura de admisión de instancias de servicios de transporte regular de viajeros.

Orden ministerial de 11 de marzo de 1968 sobre definición y tramitación de hijuelas y concesiones.

Orden ministerial de 8 de octubre de 1968, establece los distintivos de los vehículos de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 4 de febrero de 1969, admite los distintivos de dimensiones reducidas para vehículos de transporte de mercancías de hasta 1.000 kg. de carga útil y declara exentos a los vehículos mixtos de la obligación de llevar los mismos.

Orden ministerial de 7 de junio de 1969, suprime el tránsito entre Gibraltar y La Línea de la Concepción.

Orden ministerial de 27 de septiembre de 1969 sobre distintivos de los vehículos (completada por las Ordenes ministeriales de 30 de enero, 30 de marzo, 30 de mayo, 28 de agosto y 31 de octubre de 1970, todas ellas sobre prórrogas para la colocación de distintivos).

Orden ministerial de 12 de febrero de 1971, establece el abono del canon de coincidencia por transportistas extranjeros.

Orden ministerial de 15 de marzo de 1971, por la que se regulan los transportes de determinadas mercancías con carga fraccionada.

Orden ministerial de 26 de abril de 1971, modifica la cuantía del canon de coincidencia para servicios discrecionales.

Orden ministerial de 7 de mayo de 1971, suspende la tramitación de peticiones de agencias de transporte.

Orden ministerial de 24 de junio de 1971 (declarada nula por el Tribunal Supremo).

Orden ministerial de 21 de septiembre de 1971 sobre prohibiciones en vehículos de servicio público de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 31 de diciembre de 1971 sobre modificación de la cuantía del canon de coincidencia para servicios discrecionales.

Orden ministerial de 29 de febrero de 1972 sobre autorización para transporte de pescado fresco con carga fraccionada.

Orden ministerial de 24 de marzo de 1972, regula los transportes internacionales de viajeros de carácter discrecional.

Orden ministerial de 29 de marzo de 1972, modifica la Orden ministerial de 31 de diciembre de 1971 sobre transporte de pescado fresco.

Orden ministerial de 29 de junio de 1972, regula el canon de coincidencia de los servicios discrecionales de mercancías.

Orden ministerial de 30 de junio de 1972 sobre repercusión del canon de coincidencia en las tarifas de los servicios discrecionales de mercancías.

Orden ministerial de 5 de julio de 1972 (declarada nula por el Tribunal Supremo) (establecía contingente de autorizaciones de servicio discrecional de mercancías de ámbito local).

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre autorizaciones para servicios discrecionales de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre modificaciones en la cuantía del canon de coincidencia para servicios discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre modificación del canon de coincidencia en los servicios internacionales de viajeros.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre declaraciones de viajes en servicios discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre hijuelas y prolongaciones en servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 23 de diciembre de 1972 sobre canon de coincidencia para servicios discrecionales.

Orden ministerial de 31 de diciembre de 1972 sobre autorizaciones para servicios públicos discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 26 de marzo de 1973 sobre ordenación del tráfico de detalle de RENFE.

Orden ministerial de 10 de abril de 1973, modifica la Orden ministerial de 26 de octubre de 1966 de exención de la obligación de tarjeta de transporte a empresas de alquiler de vehículos sin conductor.

Orden ministerial de 24 de abril de 1973, de colaboración de transportistas.

Orden ministerial de 29 de septiembre de 1973 sobre percepción mínima a abonar por los viajeros sin billete en líneas regulares.

Orden ministerial de 23 de noviembre de 1973 sobre normas para los servicios internacionales de mercancías peligrosas.

Orden ministerial de 10 de diciembre de 1973, modifica la Orden ministerial de 16 de mayo de 1950 relativa a la tarjeta de transporte.

Orden ministerial de 6 de julio de 1974 sobre autorización de vehículos acondicionados para llevar automóviles.

Orden ministerial de 3 de octubre de 1974, determina las condiciones para otorgar autorizaciones de servicios discrecionales de transporte público de mercancías.

Orden ministerial de 3 de octubre de 1974, determina las condiciones para otorgar autorizaciones de servicios discrecionales de transporte público de viajeros.

Orden ministerial de 18 de diciembre de 1974 sobre liberalización de determinados servicios de transporte internacional de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 12 de febrero de 1975 sobre sanciones a viajeros sin billete en servicios regulares.

Orden ministerial de 20 de febrero de 1975, establece distintivos de los vehículos de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1975 sobre redondeo en precios de billetes de servicios públicos regulares.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1975, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1975, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 10 de marzo de 1976, modifica las cuantías del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 10 de marzo de 1976 sobre nuevos modelos de hoja de ruta.

Orden ministerial de 11 de junio de 1976 sobre moratoria para el abono del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 28 de junio de 1976 sobre otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros.

Orden ministerial de 28 de junio de 1976 sobre otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías.

Orden ministerial de 31 de julio de 1976 sobre nulidad del apartado 5 D de la Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre hijuelas y prologaciones de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1976 sobre radio de acción de las cabezas tractoras.

Orden ministerial de 6 de noviembre de 1976 por la que se establece el modelo-tipo del pliego para los concursos de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1976 sobre procedimiento para otorgamiento de autorizaciones de transporte privado de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1976 sobre procedimiento para concesión de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1976 sobre procedimiento para concesión de autorizaciones de transporte público de mercancías.

Orden ministerial de 29 de marzo de 1977, modifica el procedimiento de visado de tarjetas de transporte discrecional.

Orden ministerial de 4 de agosto de 1977 sobre cuantía del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 29 de octubre de 1977 sobre normas específicas para liquidación de los déficit en servicios de transporte en Madrid y Barcelona.

Orden ministerial de 16 de diciembre de 1977, modifica el Reglamento Nacional de Servicios Urbanos de Transportes en Automóviles Ligeros.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1977 sobre procedimiento para concesión de autorizaciones de los transportes públicos discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1977 sobre procedimiento para concesión de autorizaciones de transportes públicos discrecionales de mercancías.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1977 sobre régimen de autorizaciones de los transportes discrecionales públicos y privados en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Orden ministerial de 21 de febrero de 1978, designa autoridad competente para el ADR al Subdirector general de Explotación de la Dirección General de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 23 de junio de 1978, crea las Juntas Consultivas.

Orden ministerial de 23 de junio de 1978, establece la Declaración de Porte.

Orden ministerial de 29 de junio de 1978 sobre cupos sobrantes de autorizaciones de transporte de mercancías de ámbito comarcal y local.

Orden ministerial de 31 de julio de 1978 sobre canon de coincidencia de vehículos extranjeros.

Orden ministerial de 25 de agosto de 1978 sobre recogida de leche fresca y su transporte a los centros de conservación e industrialización.

Orden ministerial de 27 de septiembre de 1978 sobre forma de entrada en vigor de la Orden ministerial de 23 de junio de 1978, que estableció la Declaración administrativa de Porte.

Orden ministerial de 25 de octubre de 1978 por la que se autoriza a las empresas transportistas a repercutir en las facturas de sus clientes el importe de los peajes legalmente establecidos, cuando transporten mercancías peligrosas por autopistas.

Orden ministerial de 21 de noviembre de 1978 sobre fijación de los límites de responsabilidad en el transporte de equipajes y encargos en los servicios públicos regulares de viajeros.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1978 sobre carga y descarga de vehículos destinados al transporte de mercancías.

Orden ministerial de 29 de enero de 1979 sobre comisión de estudio y definición de los servicios públicos de viajeros de largo recorrido.

Orden ministerial de 14 de febrero de 1979 que deroga parcialmente la Orden ministerial de 11 de febrero de 1952.

Orden ministerial de 29 de junio de 1979, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías.

Orden ministerial de 29 de junio de 1979, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros.

Orden ministerial de 23 de julio de 1979 sobre autorización de servicios públicos discrecionales de carga fraccionada de fruta y verduras frescas.

Orden ministerial de 29 de septiembre de 1979 sobre viajeros sin billete.

Orden ministerial de 24 de octubre de 1979 sobre incremento de la percepción mínima a cobrar a los viajeros desprovistos de billetes.

Orden ministerial de 24 de octubre de 1979 sobre unificación de concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1979, modifica determinados preceptos referentes al canon de coincidencia.

Orden ministerial de 14 de febrero de 1980, normas sobre el transporte internacional de mercancías de las empresas españolas.

Orden ministerial de 27 de marzo de 1980, establece el régimen y programa para la realización de los cursos de formación específica de conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Orden ministerial de 27 de junio de 1980, regula el régimen de otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 27 de junio de 1980, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 2 de agosto de 1980, complementa la anterior.

Orden ministerial de 27 de diciembre de 1980, regula el régimen de otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 27 de diciembre de 1980, regula el régimen de otorgamiento de autorizaciones de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 18 de marzo de 1981 por la que se aprueban los modelos de ciertos documentos en relación con la explotación de Estaciones Centro y Despachos Centrales.

Orden ministerial de 17 de julio de 1981 sobre inspección de los servicios y actividades del transporte por carretera, de competencia del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Orden ministerial de 30 de noviembre de 1981, modifica la Orden ministerial de 30 de abril de 1966 sobre prestación de servicios públicos de transporte de mercancías con carga fraccionada.

Orden ministerial de 30 de noviembre de 1981, aprueba el Reglamento-tipo regulador de los servicios de transporte público de mercancías por carretera con carga fraccionada.

Orden ministerial de 21 de diciembre de 1981 sobre financiación de vehículos de servicios regulares de viajeros con crédito oficial.

Orden ministerial de 8 de abril de 1982, suspende provisionalmente la prohibición de circular por la noche entre ciertas horas en servicios de transporte internacional de viajeros.

Orden ministerial de 28 de junio de 1982, desarrolla el Real Decreto 1415/1982, de 30 de abril, sobre seguridad en transporte escolar.

Orden ministerial de 28 de julio de 1982, deja sin efecto hasta el 31 de diciembre de 1982 la prohibición de circular de veintidós a cinco horas en servicios de transporte internacional de viajeros.

Orden ministerial de 5 de octubre de 1982, establece normas complementarias para aplicación del Real Decreto 1415/1982, de 30 de abril, sobre seguridad en el transporte escolar.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1982, admite el paso por la frontera de Gibraltar por razones humanitarias.

Orden ministerial de 30 de junio de 1982 sobre acceso a las autorizaciones de transporte internacional de mercancías por las empresas españolas.

Orden ministerial de 7 de octubre de 1983 sobre adquisición de básculas móviles de pesaje de vehículos destinadas al transporte de mercancías por carretera.

Orden ministerial de 23 de diciembre de 1983, reguladora del régimen jurídico del otorgamiento, modificación y extinción de las

autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías por carretera.

Orden ministerial de 23 de diciembre de 1983, reguladora del régimen jurídico del otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 10 de febrero de 1984, flexibiliza las Ordenes ministeriales de los años 1969 y 1982 sobre tránsito con Gibraltar.

Orden ministerial de 11 de junio de 1984 sobre financiación por crédito oficial de vehículos de transporte de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 19 de junio de 1984 sobre normalización de situaciones.

Orden ministerial de 28 de septiembre de 1984 sobre redondeo en el precio de los billetes de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 24 de octubre de 1984, desarrolla el Real Decreto 1561/1984, de 18 de julio, regulador de la actividad de alquiler de automóviles sin conductor.

Orden ministerial de 26 de diciembre de 1984 sobre validez a efectos de visado y canje de las autorizaciones temporales otorgadas al amparo de la Orden ministerial de 19 de junio de 1984 sobre normalización de situaciones.

Orden ministerial de 27 de diciembre de 1984 por la que se suprime la declaración administrativa de porte para determinados servicios de transporte de mercancías por carretera y se suspende temporalmente la exigencia de las hojas de ruta para los mismos.

Orden ministerial de 23 de mayo de 1985 sobre normalización de situaciones en materia de agencias de transporte, transitorios, cooperativas y otros, en relación con la contratación de servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera.

Orden ministerial de 27 de mayo de 1985, regula el transporte internacional de mercancías por carreteras sujeto a autorización contingente, realizado por empresas y cooperativas españolas.

Orden ministerial de 26 de agosto de 1985 por la que se autoriza la convalidación de autorizaciones de las series MR, MDF y MDFC por otras de transporte público discrecional de mercancías por carretera en régimen de carga completa.

Orden ministerial de 12 de noviembre de 1985 sobre créditos subvencionados para la renovación de flota.

Orden ministerial de 27 de diciembre de 1985 por la que se modifican los límites de responsabilidad y régimen del transporte de equipajes y encargos con declaración de valor de las concesiones de servicios públicos regulares de viajeros por carretera, y las percepciones a cobrar a los viajeros que no vayan provistos del correspondiente billete.

Orden ministerial de 27 de enero de 1986 sobre prestación de transporte público de mercancías con autorizaciones de transporte de la serie DC.

Orden ministerial de 21 de febrero de 1986 que suspende la tramitación de peticiones de autorizaciones de transporte público de mercancías de carga fraccionada.

Orden ministerial de 8 de abril de 1986 sobre asignación de autorizaciones del contingente comunitario para el transporte internacional de mercancías.

Orden ministerial de 28 de mayo de 1986 que modifica y complementa la Orden ministerial de 23 de diciembre de 1983 de régimen jurídico de otorgamiento de autorizaciones de mercancías.

Orden ministerial de 23 de julio de 1986, por la que se introducen modificaciones y queda en suspenso temporalmente el punto 9 del artículo 5 de la Orden ministerial de 23 de diciembre de 1983 sobre régimen jurídico de otorgamiento de autorizaciones de transporte público de mercancías.

Orden ministerial de 28 de enero de 1987 sobre el libro de reclamaciones de servicios de transporte público.

Orden ministerial de 23 de diciembre de 1987, sobre ejecución de sanciones de precintado de vehículos y clausura de locales.

Orden ministerial de 21 de abril de 1988 que regula las pruebas para la obtención del certificado de capacitación para el ejercicio de las profesiones de transportistas, agencias de transporte, transitario y almacenista-distribuidor.

Orden ministerial de 23 de mayo de 1988 sobre cumplimiento y reconocimiento de la capacitación profesional y de otros requisitos exigibles para el ejercicio de las actividades de transportista, de agencia de transporte, transitario y de almacenista-distribuidor.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1988 por la que se aprueba el modelo oficial de certificado de capacitación profesional para las actividades de transportista, agencia de transporte, transitario y almacenista-distribuidor.

2. Normas reguladoras del transporte por ferrocarril que quedan derogadas:

A) Decretos y Reales Decretos:

Real Decreto de 29 de abril de 1853, examen de expedientes.

Real Decreto de 14 de julio de 1854, interrupción de servidumbres y caminos para la construcción de ferrocarriles.

Real Decreto de 15 de febrero de 1856, pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles.

Real Decreto de 11 de marzo de 1857, divisiones para el servicio ferroviario.

Real Decreto de 13 de febrero de 1866, carácter de la concesión.

Real Decreto de 19 de enero de 1872, divisiones e inspección.

Decreto de 29 de mayo de 1873, inspección y vigilancia.

Decreto de 4 de octubre de 1873, velocidades de los trenes.

Real Decreto de 30 de junio de 1876, velocidades de los trenes.

Real Decreto de 6 de julio de 1877, inspección y vigilancia administrativa.

Real Decreto de 24 de mayo de 1878, Reglamento de la Ley General de Ferrocarriles.

Capítulos I, II, IX y X del Real Decreto de 8 de septiembre de 1878, Reglamento de Policía de Ferrocarriles.

Real Decreto de 8 de agosto de 1882, rebajas a los braceros.

Real Decreto de 18 de julio de 1889, nuevas bases sobre la inspección.

Real Decreto de 24 de marzo de 1891, Reglamento de transporte de mercancías inflamables.

Real Decreto de 19 de agosto de 1891, conducción de correo y servicio telegráfico.

Real Decreto de 1 de septiembre de 1895, inspección administrativa e intervención del Estado.

Real Decreto de 15 de septiembre de 1895, Reglamento para la Intervención del Estado.

Real Decreto de 7 de junio de 1898, transporte de correo.

Real Decreto de 14 de agosto de 1899, reorganiza la inspección.

Real Decreto de 15 de diciembre de 1899, concesiones y obras de tranvías eléctricos.

Real Decreto de 15 de febrero de 1901, abandono del servicio por los agentes.

Real Decreto de 15 de mayo de 1907, traslado de dementes.

Real Decreto de 20 de marzo de 1908, tranvías.

Real Decreto de 17 de junio de 1910, fianzas en las subastas de tranvías.

Real Decreto de 12 de agosto de 1912, Reglamento de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos.

Real Decreto de 4 de octubre de 1912, Reglamento de Ferrocarriles.

Real Decreto de 5 de mayo de 1913, conducción de presos.

Real Decreto de 17 de junio de 1913, subastas de las concesiones de tranvías.

Real Decreto de 22 de septiembre de 1917, resguardos nominativos garantía de interés en los ferrocarriles secundarios y estratégicos.

Real Decreto de 9 de marzo de 1917, medidas para acrecentar el material.

Real Decreto de 22 de septiembre de 1917, reglamentación del artículo 17 de la Ley de 23 de febrero de 1912, que modificaba la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos.

Real Decreto de 1 de diciembre de 1917, requisición y estadística.

Real Decreto de 13 de diciembre de 1917, facturación de carbones.

Real Decreto de 21 de diciembre de 1917, intervención del Estado en las fábricas que construyen material ferroviario.

Real Decreto de 10 de enero de 1918, retraso injustificado de los trenes de mercancías.

Real Decreto de 15 de febrero de 1918 para descongestionar el tráfico.

Real Decreto de 15 de febrero de 1918, tráfico de mercancías en las zonas próximas a las costas.

Real Decreto de 14 de marzo de 1918, ferrocarriles para el servicio de las cuencas carboníferas.

Real Decreto de 28 de junio de 1918, parcelas segregadas de vías férreas.

Real Decreto de 5 de septiembre de 1918, abastecimiento de aguas para ferrocarriles.

Real Decreto de 29 de septiembre de 1918, interventores del Estado.

Real Decreto de 16 de octubre de 1918, velocidad de los tranvías.

Real Decreto de 16 de enero de 1919, inspección administrativa y mercantil.

Real Decreto de 30 de junio de 1919, explotación en caso de movilización.

Real Decreto de 5 de julio de 1920, inspección de ferrocarriles.

Real Decreto de 14 de mayo de 1921, supresión de restricciones para la facturación de mercancías entre zonas próximas a las costas.

Real Decreto de 13 de noviembre de 1922, atribuye facultad sancionadora al M. O. P.

Real Decreto de 11 de diciembre de 1924, facturación de moluscos.

Real Decreto de 25 de diciembre de 1925, competencia en materia de tarificación.

Real Decreto de 24 de abril de 1926, régimen de tarifas.

Real Decreto de 12 de febrero de 1927, Delegaciones Especiales de Transporte.

Real Decreto de 1 de abril de 1927, subrogación de los municipios en lugar del Estado para las reversiones.

Real Decreto de 5 de septiembre de 1927, equipajes de los trenes.

Real Decreto de 22 de junio de 1928, clasifica los pasos a nivel y acuerda la supresión gradual de guardería de los mismos.

Real Decreto de 22 de febrero de 1929, autoriza la construcción y explotación de bienes de ferrocarril de interés local.

Real Decreto de 22 de diciembre de 1930, alta inspección de las líneas de tranvías.

Decreto de 22 de junio de 1932, inspección.

Decreto de 21 de julio de 1932, Reglamento para la inspección administrativa y mercantil.

Decreto de 27 de septiembre de 1932, establece Comisarias del Estado

Decreto de 19 de octubre de 1932, aprueba el Reglamento para el funcionamiento de las Comisarias creadas por Decreto de 27 de septiembre de 1932.

Decreto de 2 febrero de 1933, Reglamento de las Juntas de Detasas.

Decreto de 19 de julio de 1934, concesiones de transporte por carretera de clase A) a las compañías ferroviarias.

Decreto de 4 de diciembre de 1934, recepción parcial de obras en construcción.

Decreto de 21 de marzo de 1935, pases de circulación.

Decreto de 26 de marzo de 1935, facultades en orden a expropiación.

Decreto de 2 de julio de 1935, pases de libre circulación y billetes.

Decreto de 24 de febrero de 1936, líneas automóviles.

Decreto de 22 de junio de 1936, Reglamento del Consejo de Obras Públicas e Inspecciones.

Decreto de 25 de agosto de 1938, Reglamento para Régimen de las Grandes Compañías.

Decreto de 13 de octubre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.

Decreto de 8 de septiembre de 1939, aprueba el Reglamento de la Junta Superior de Ferrocarriles.

Decreto de 14 de marzo de 1941, crea la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 31 de marzo de 1941, ordena la constitución de la Delegación de la Ordenación del Transporte.

Decreto de 31 de mayo de 1941, aprueba el Reglamento de la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 11 de julio de 1941, organiza la RENFE.

Decreto de 14 de julio de 1941, modifica el Consejo de Administración de RENFE.

Decreto de 4 de diciembre de 1941, modifica el Consejo de Administración de RENFE.

Decreto de 6 de diciembre de 1941, aprueba el Reglamento de la Junta Superior de Ferrocarriles y Transporte por Carretera.

Decreto de 30 de diciembre de 1941, utilización del material de los ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto de 21 de febrero de 1942, Reglamento de la Federación de Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha.

Decreto de 8 de mayo de 1942, regula la inspección e intervención de los ferrocarriles.

Decreto de 20 de octubre de 1942, amplía el Decreto de 13 de octubre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.

Decreto de 18 de junio de 1943, modifica la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 23 de julio de 1943, preferencia de materiales para la construcción de ferrocarriles.

Decreto de 30 de diciembre de 1944, simplificación y aumento de tarifas de RENFE.

Decreto de 11 de abril de 1945, simplificación y aumento de tarifas en los ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto de 19 de octubre de 1945, dependencia y atribuciones de la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 14 de diciembre de 1945, ordenación de las tarifas de RENFE.

Decreto de 28 de diciembre de 1945, crea el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 11 de enero de 1946, Vocal del Ministerio de Trabajo en el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 8 de febrero de 1946, modifica el Decreto de 28 de diciembre de 1941, Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 15 de marzo de 1946, facultades de los Ingenieros de las Divisiones.

Decreto de 31 de mayo de 1946, viajes gratuitos del personal de la Guardia Civil y Cuerpo General de Policía.

Decreto de 17 de mayo de 1946, autoriza a los ferrocarriles de vía estrecha a implantar la nomenclatura, clasificación de mercancías, cuadros de gastos accesorios y condiciones de aplicación de las tarifas de RENFE.

Decreto de 9 de octubre de 1946, normas para el transporte en vagones particulares.

Decreto de 18 de octubre de 1946, denominación de la Junta de Estudios y Enlaces Ferroviarios.

Decreto de 17 de enero de 1947, reorganiza la RENFE, excepto los artículos 27, 31 y 46.

Decreto de 24 de octubre de 1947, limita el disfrute de los vagones particulares.

Decreto de 5 de diciembre de 1947, competencia en materia de sanciones de la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 29 de octubre de 1948, modifica el Comité de Gerencia de RENFE.

Decreto de 20 de enero de 1950, aprobación de proyectos de modificación y ampliación de ferrocarriles.

Decreto de 22 de diciembre de 1950, pasos a nivel.

Decreto de 5 de febrero de 1953, ejecución de las sentencias de las Juntas de Detasas.

Decreto de 13 de marzo de 1953, suministro de traviesas para ferrocarriles.

Decreto 475/1959, de 2 de abril, sanción a los viajeros sin billete.

Decreto 564/1959, de 9 de abril, desinsectación de locales y vehículos de transporte.

Decreto 1032/1959, de 27 de julio, modifica los coeficientes de corrección de las tarifas de RENFE.

Decreto 1803/1959, de 15 de octubre, suprime la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto 16/1960, de 14 de enero, autoriza a RENFE a establecer tarifas especiales, reducidas, eventuales y transitorias.

Decreto 111/1960, de 28 de enero, modifica la Composición del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto 232/1963, de 7 de febrero, funcionamiento y organización de la Delegación del Gobierno en RENFE.

Decreto 2408/1962, de 20 de septiembre, revisión de normas de supresión de pasos a nivel.

Decreto de 26 de diciembre de 1963, reorganiza el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera con la nueva denominación de Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto de 2 de julio de 1964, amplía la composición del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto 3439/1964, de 22 de octubre, transporte de la correspondencia pública por RENFE.

Decreto 3233/1964, de 28 de octubre, modifica el Decreto de 26 de diciembre de 1963, de creación del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto 4109/1964, de 17 de diciembre, organización y funciones de la Delegación del Gobierno en RENFE.

Decreto 2927/1965, de 24 de septiembre, Estatuto de FEVE.

Decreto 1479/1966, de 2 de junio, amplía la composición del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto 1820/1967, de 20 de julio, tabla de disposiciones vigentes en materias reguladas por el Estatuto de RENFE.

Decreto 3067/1968, de 28 de noviembre, ordenación del tráfico de detalle en RENFE.

Decreto 909/1969, de 9 de mayo, reestructura la Delegación del Gobierno en RENFE.

Decreto 913/1969, de 8 de mayo, reorganiza el Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto de 22 de febrero de 1973, estructura del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Real Decreto 2422/1978, de 25 de agosto, revisa las normas sobre pasos a nivel.

Real Decreto 931/1979, de 4 de abril, estructura y funciones del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

Real Decreto 2630/1979, de 28 de septiembre, sanciones por uso injustificado de aparatos de alarma.

Real Decreto 2905/1980, de 30 de diciembre, modifica el Real Decreto 931/1979, de 4 de abril, sobre estructura y funciones del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

B) Quedan derogadas, asimismo, las siguientes Ordenes ministeriales:

Real Orden de 27 de mayo de 1856, proyectos de ferrocarriles.  
Real Orden de 4 de septiembre de 1860, causas por accidente.  
Real Orden de 10 de enero de 1863, sobre transportes, plazos y horas de despacho.

Real Orden de 24 de enero de 1863, objetos olvidados.  
Real Orden de 26 de agosto de 1863, vigilancia por los Alcaldes.  
Real Orden de 27 de octubre de 1863, efectos deteriorados o extraviados.

Real Orden de 18 de octubre de 1864, evitación de siniestros.  
Real Orden de 22 de abril de 1865, obliga a expedir billetes y admitir efectos por las líneas de enlace.

Real Orden de 19 de agosto de 1865, faltas cometidas en los transportes.

Real Orden de 2 de octubre de 1865, billetes para niños.  
Real Orden de 9 de enero de 1868, calefacción en los trenes.

Orden ministerial de 21 de enero de 1869, tarifas especiales en casos de urgencia.

Orden ministerial de 15 de febrero de 1869, obras de mejora y ampliación.

Orden ministerial de 9 de marzo de 1869, pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de mayo de 1869, trenes especiales.

Orden ministerial de 20 de mayo de 1869, apeaderos.

Orden ministerial de 28 de octubre de 1869, billetes de niños.

Real Orden de 26 de abril de 1871, conducción de caudales.

Real Orden de 1 de junio de 1871, carácter de los resguardos talonarios.

Real Orden de 26 de julio de 1871, organización de trenes y conducción del correo.

Real Orden de 19 de enero de 1872, transporte de locos y enfermos.

Real Orden de 9 de febrero de 1872, pago de portes.

Real Orden de 23 de mayo de 1872, concesiones y dominio público.

Real Orden de 8 de agosto de 1872, materias inflamables.

Real Orden de 23 de agosto de 1872, hierbas en las vías.

Real Orden de 5 de septiembre de 1872, máquinas exploradoras.

Orden ministerial de 24 de marzo de 1873, compañías en combinación.

Orden ministerial de 28 de marzo de 1873, inspección facultativa.

Orden ministerial de 9 de abril de 1873, inspección de Sociedades ferroviarias.

Orden ministerial de 29 de mayo de 1873, tranvías.

Orden ministerial de 29 de mayo de 1873, inspección y vigilancia.

Real Orden de 24 de agosto de 1875, contravenciones.

Real Orden de 20 de septiembre de 1875, contravenciones.

Real Orden de 31 de marzo de 1880, crea una inspección especial.

Real Orden de 27 de julio de 1880, embargos y retención de mercancías.

Real Orden de 7 de junio de 1881, locomotoras con tender delante.

Real Orden de 30 de junio de 1881, prevención de incendios.

Real Orden de 26 de mayo de 1884, derechos de tanteo en tranvías.

Real Orden de 10 de febrero de 1885, transporte gratuito de jornaleros.

Real Orden de 8 de enero de 1886, atribución de competencias a los Gobernadores Civiles en materia de policía.

Real Orden de 2 de agosto de 1887, devolución del importe del billete por haber obligado a viajar en clase inferior.

Real Orden de 19 de julio de 1888, enajenación de terrenos sobrantes.

Real Orden de 27 de julio de 1888, multas por retraso.

Real Orden de 15 de enero de 1889, telegramas oficiales.

Real Orden de 7 de marzo de 1889, vigencia de cuadros de marcha.

Real Orden de 11 de marzo de 1889, carruajes de lujo.

Real Orden de 26 de agosto de 1889, derecho de entrada de los inspectores en las estaciones y dependencias.

Real Orden de 14 de septiembre de 1889, gastos de inspección.

Real Orden de 14 de mayo de 1891, vigilancia.

Real Orden de 29 de julio de 1891, atribuciones a los ingenieros de las divisiones.

Real Orden de 23 de abril de 1893, tramos metálicos.

Real Orden de 13 de julio de 1895, discos.

Real Orden de 23 de octubre de 1895, inspección del Gobierno.

Real Orden de 18 de enero de 1896, transportes militares.

Real Orden de 13 de mayo de 1897, tarifas de los billetes de andén e inversión de su producto.

Real Orden de 26 de agosto de 1899, Reglamento del servicio de inspección y vigilancia.

Real Orden de 31 de octubre de 1899, competencia para la inspección técnica de los tranvías económicos.

Real Orden de 20 de diciembre de 1899, circulación de los inspectores.

Real Orden de 13 de noviembre de 1900, material para el tráfico.

Real Orden de 30 de noviembre de 1900, carga y descarga.

Real Orden de 5 de diciembre de 1900, revisión de tarifas.

Real Orden de 24 de enero de 1901, revisión de trozos metálicos.

Real Orden de 1 de abril de 1901, tranvías eléctricos.

Real Orden de 31 de octubre de 1901, funciones fiscales de las divisiones.

Real Orden de 30 de diciembre de 1901, ferrocarriles mineros.

Real Orden de 1 de febrero de 1902, retraso de ferrocarriles mixtos.

Real Orden de 7 de febrero de 1902, precios de transporte.

Real Orden de 25 de febrero de 1902, instrucción para puentes metálicos.

Real Orden de 7 de octubre de 1902, para aplicar tarifas especiales.

Real Orden de 12 de mayo de 1903, mercancías a gran velocidad y coches de tercera.

Real Orden de 5 de octubre de 1903, tranvías.

Real Orden de 22 de enero de 1904, interventores del Estado.

Real Orden de 1 de julio de 1904, concesión de unificación del material.

Real Orden de 7 de octubre de 1904, tracción eléctrica.

Real Orden de 1 de diciembre de 1905, cuestión de transportes.

Real Orden de 1 de diciembre de 1905, inspección de tranvías.

Real Orden de 1 de marzo de 1906, prohíbe la venta de billetes fuera de las estaciones y agencia de las compañías.

Real Orden de 11 de octubre de 1906, proyectos de tarifas especiales.

Real Orden de 9 de febrero de 1907, subtracciones en transportes.

- Real Orden de 12 de noviembre de 1907, tarifas especiales.  
 Real Orden de 4 de enero de 1908, velocidades.  
 Real Orden de 17 de febrero de 1908, instalaciones eléctricas, servidumbre de ferrocarriles.  
 Real Orden de 24 de febrero de 1908, inspección y vigilancia.  
 Real Orden de 8 de octubre de 1908, condiciones del talón de transporte.  
 Real Orden de 10 de octubre de 1908, responsabilidad de las compañías en las subtracciones.  
 Real Orden de 22 de noviembre de 1908, inspección.  
 Real Orden de 15 de junio de 1909, coches celulares vacíos.  
 Real Orden de 7 de noviembre de 1909, deslinde de responsabilidades.  
 Real Orden de 29 de noviembre de 1909, deslinde de responsabilidades.  
 Real Orden de 18 de mayo de 1910, contratación y depósito de mercancías, tarifas de almacenaje.  
 Real Orden de 9 de noviembre de 1910, inspección del material.  
 Real Orden de 19 de noviembre de 1913, servicio de rectificación de portes.  
 Real Orden de 2 de diciembre de 1913, transportes de piedra para obras del Estado.  
 Real Orden de 3 de febrero de 1914, servicios sanitarios e higiénicos.  
 Real Orden de 5 de abril de 1914, proyectos de tarifas especiales de transporte de mercancías.  
 Real Orden de 5 de febrero de 1915, plazos para verificar los transportes.  
 Real Orden de 24 de abril de 1915, espera en trenes en combinación.  
 Real Orden de 20 de noviembre de 1915, desinfección de vagones de ganado.  
 Real Orden de 18 de agosto de 1916, movilización del material de transporte de carbón.  
 Real Orden de 3 de noviembre de 1916, medidas para evitar paralizaciones del material.  
 Real Orden de 17 de noviembre de 1916, prohíbe las facturaciones a la orden y al portador y señala los tipos de percepción por almacenaje.  
 Real Orden de 13 de enero de 1917, limita la reexpedición de mercancías.  
 Real Orden de 19 de enero de 1917, adquisición de material.  
 Real Orden de 10 de marzo de 1917, transportes preferentes.  
 Real Orden de 12 de marzo de 1917, medidas para acrecentar el material.  
 Real Orden de 24 de abril de 1917, transporte de carbón.  
 Real Orden de 1 de mayo de 1917, aprovechamiento del material móvil.  
 Real Orden de 9 de mayo de 1917, venta de mercancías facturadas.  
 Real Orden de 11 de mayo de 1917, instrucciones para subastas.  
 Real Orden de 22 de mayo de 1917, tiempos de transporte para mercancías.  
 Real Orden de 1 de junio de 1917, para regular e intensificar el tráfico.  
 Real Orden de 8 de junio de 1917, infracciones cometidas por las compañías.  
 Real Orden de 25 de junio de 1917, para regular e intensificar el tráfico.  
 Real Orden de 4 de julio de 1917, transporte de carbones.  
 Real Orden de 6 de agosto de 1917, transporte de carbón.  
 Real Orden de 18 de agosto de 1917, materiales inútiles de hierro y acero.  
 Real Orden de 30 de agosto de 1917, transporte de carbón.  
 Real Orden de 19 de septiembre de 1917, transporte de carbones.  
 Real Orden de 26 de noviembre de 1917, formalidades de los talones de transporte.  
 Real Orden de 15 de diciembre de 1917, derechos de estadia de vagones y reposo de mercancías.  
 Real Orden de 27 de diciembre de 1917, limitación temporal de los servicios.  
 Real Orden de 4 de febrero de 1918, facturación de mercancías con destino a poblaciones que tengan varias estaciones.  
 Real Orden de 3 de julio de 1918, facturación por las personas obligadas a suministros.  
 Real Orden de 17 de julio de 1918, ferrocarriles secundarios con Caja de Emisión.  
 Real Orden de 11 de octubre de 1918, formalidades para la emisión de obligaciones y cédulas sobre anualidades.  
 Real Orden de 23 de octubre de 1918, transporte de remolacha.  
 Real Orden de 26 de octubre de 1918, tráfico de naranjas.  
 Real Orden de 6 de noviembre de 1918, transporte de remolacha.  
 Real Orden de 8 de noviembre de 1918, causas por accidentes.  
 Real Orden de 11 de enero de 1919, tráfico de carbones.  
 Real Orden de 5 de febrero de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.  
 Real Orden de 18 de febrero de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.  
 Real Orden de 7 de marzo de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.  
 Real Orden de 12 de marzo de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.  
 Real Orden de 7 de mayo de 1919, competencia para reglamentar la explotación de ferrocarriles.  
 Real Orden de 8 de septiembre de 1919, recargo de tarifas.  
 Real Orden de 26 de noviembre de 1919, aumento del material carril y de tracción.  
 Real Orden de 20 de septiembre de 1920, transporte de pescado fresco en hielo.  
 Real Orden de 29 de octubre de 1920, venta de mercancías y derechos de almacenaje y estadia de vagones.  
 Real Orden de 30 de noviembre de 1920, derechos de almacenaje de mercancías y estadia de vagones.  
 Real Orden de 23 de noviembre de 1920, distribución de vagones y prorrateo del material de carga.  
 Real Orden de 9 de mayo de 1921, facturación de mercancías.  
 Real Orden de 30 de julio de 1921, concede preferencia a los transportes militares.  
 Real Orden de 1 de septiembre de 1921, expediciones muy preferentes.  
 Real Orden de 28 de octubre de 1921, transportes preferentes.  
 Real Orden de 9 de diciembre de 1921, transporte preferente de mercancías.  
 Real Orden de 14 de diciembre de 1921, recargo de almacenaje y estadia de vagones.  
 Real Orden de 20 de febrero de 1922, transporte de pescado.  
 Real Orden de 22 de febrero de 1922, transporte de ganado y de carnes frescas.  
 Real Orden de 13 de marzo de 1922, derechos por paralizaciones de vagones.  
 Real Orden de 23 de marzo de 1922, plazo de expedición, transporte, transmisión y entrega de mercancías.  
 Real Orden de 16 de septiembre de 1922, Reglamento provisional de oficinas ambulantes.  
 Real Orden de 13 de noviembre de 1922, multas a concesionarios o arrendatarios.  
 Real Orden de 13 de enero de 1923, plazos de las expediciones de gran velocidad.  
 Real Orden de 25 de febrero de 1923, intensifica la labor inspectora.  
 Real Orden de 10 de octubre de 1923, consultas e información pública sobre régimen ferroviario.  
 Real Orden de 10 de noviembre de 1923, anulando pases de libre circulación.  
 Real Orden de 17 de noviembre de 1923, pases gratuitos.  
 Real Orden de 24 de noviembre de 1923, pases gratuitos.  
 Real Orden de 11 de diciembre de 1923, pases gratuitos.  
 Real Orden de 13 de febrero de 1924, transporte preferente de mercancías.  
 Real Orden de 28 de marzo de 1924, pases gratuitos.  
 Real Orden de 26 de abril de 1924, plazos reglamentarios de transporte.  
 Real Orden de 6 de mayo de 1924, casos en que no es exigible a los remitentes la guía de origen y sanidad.  
 Real Orden de 6 de mayo de 1924, embarque de ganado.  
 Real Orden de 25 de junio de 1924, facultad de los Ayuntamientos para intervenir ciertas obras en terrenos de las compañías.  
 Real Orden de 30 de septiembre de 1924, desarrolla el Estatuto Ferroviario.  
 Real Orden de 15 de diciembre de 1924, concesión de tranvías por los Ayuntamientos.  
 Real Orden de 6 de julio de 1925, aprueba el Reglamento Sanitario de las Vías Férreas.  
 Real Orden de 10 de septiembre de 1925, facturaciones de verduras frescas y hortalizas destinadas a la exportación.  
 Real Orden de 15 de octubre de 1926, facultad de los Ayuntamientos para intervenir ciertas obras en terrenos de las compañías.  
 Real Orden de 17 de febrero de 1927, enajenación de materiales inútiles.  
 Real Orden de 5 de marzo de 1927, plazos reglamentarios de transporte.  
 Real Orden de 23 de marzo de 1928, inspección de los tranvías urbanos e interurbanos.  
 Real Orden de 24 de marzo de 1928, plazo para la descarga de mercancías.  
 Real Orden de 12 de mayo de 1928, suprime los plazos reglamentarios de transporte de carácter extraordinario.  
 Real Orden de 26 de junio de 1928, señalización de pasos a nivel.  
 Real Orden de 15 de agosto de 1928, subrogación de los municipios en lugar del Estado para las reversiones.  
 Real Orden de 9 de marzo de 1928, depósito provisional para los concursos o subastas de ferrocarriles.  
 Real Orden de 21 de diciembre de 1929, pasos a nivel.  
 Real Orden de 1 de abril de 1930, pases de alta inspección.



Real Orden de 21 de abril de 1930, normas para el cruce de coches por pasos a nivel.

Orden ministerial de 23 de abril de 1931, pases de circulación.

Orden ministerial de 20 de mayo de 1931, pases de circulación.

Orden ministerial de 3 de junio de 1931, pases de circulación.

Orden ministerial de 30 de julio de 1931, proyectos de mejora de instalación de ferrocarriles.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1931, remisión de los productos por sus fabricantes.

Orden ministerial de 25 de febrero de 1932, informes sobre detasas.

Orden ministerial de 10 de marzo de 1932, instrucciones a los interventores.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1932, horas de facturación.

Orden ministerial de 16 de noviembre de 1932, autoriza la modificación de los horarios de facturación.

Orden ministerial de 8 de diciembre de 1932, sistema administrativo y explotación de las compañías.

Orden ministerial de 18 de agosto de 1933, seguros en billetes de ida y vuelta.

Orden ministerial de 2 de marzo de 1934, plazas de transporte en gran velocidad.

Orden ministerial de 6 de marzo de 1934, reglas para facilitar los transportes.

Orden ministerial de 11 de abril de 1934, normas para la recepción de obras de explanación, fábrica y túneles.

Decreto de 20 de septiembre de 1934, pasos a nivel.

Orden ministerial de 23 de agosto de 1934, normas para encargarse el Estado de la explotación de ferrocarriles.

Orden ministerial de 12 de marzo de 1935, adquisición de material de industrias españolas.

Orden ministerial de 15 de marzo de 1935, adquisición de automotores.

Orden ministerial de 28 de marzo de 1935, revisión en ruta de pases de circulación.

Orden ministerial de 2 de mayo de 1935, billetes de niños.

Orden ministerial de 29 de julio de 1935, servidumbres eléctricas.

Orden ministerial de 25 de noviembre de 1935, concesión de pases y billetes gratuitos.

Orden ministerial de 6 de diciembre de 1935, concesiones de líneas automóviles de la clase A.

Orden ministerial de 28 de enero de 1936, dispositivos de seguridad en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de marzo de 1936, sobre automotores.

Orden ministerial de 5 de junio de 1936, cumplimiento del Decreto de 2 de julio de 1935 sobre pases de libre circulación.

Orden ministerial de 15 de septiembre de 1936, subasta de mercancías detenidas.

Orden ministerial de 26 de septiembre de 1936, normas para la subasta de las mercancías detenidas.

Orden ministerial de 7 de abril de 1937, impulsando el tráfico ferroviario.

Orden ministerial de 15 de julio de 1937, derechos de paralización y almacenaje.

Orden ministerial de 23 de julio de 1937, adquisición de automotores.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1937, normas para ejecución de obras.

Orden ministerial de 16 de diciembre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1938, Reglamento de la Junta de Detasas.

Orden ministerial de 29 de mayo de 1939, complementa la Orden ministerial de 28 de diciembre de 1938 sobre Juntas de Detasas.

Orden ministerial de 10 de julio de 1939, necesidad de autorización para la adquisición de material móvil.

Orden ministerial de 7 de septiembre de 1939, reclamaciones a las compañías.

Orden ministerial de 29 de septiembre de 1939, modifica el Reglamento de las Juntas de Detasas.

Orden ministerial de 23 de noviembre de 1939, inspección de tranvías.

Orden ministerial de 30 de noviembre de 1939, multas a las compañías ferroviarias.

Orden ministerial de 15 de diciembre de 1939, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 10 de enero de 1940, descarga urgente de mercancías.

Orden ministerial de 11 de enero de 1940, utilización de vagones abiertos.

Orden ministerial de 7 de febrero de 1940, utilización de vagones de techo malo y abiertos.

Orden ministerial de 17 de febrero de 1940, autoriza el límite de facturaciones al detalle.

Orden ministerial de 21 de febrero de 1940, autoriza la subasta de mercancías sobre vagón.

Orden ministerial de 30 de marzo de 1940, suspende determinadas facturaciones con empalme.

Orden ministerial de 3 de abril de 1940, reduce los plazos de la Orden ministerial de 21 de febrero de 1940 para la subasta de mercancías.

Orden ministerial de 10 de mayo de 1940, clasifica los transportes por ferrocarril.

Orden ministerial de 28 de mayo de 1940, deroga la exención de derechos de paralización de los transportes militares.

Orden ministerial de 4 de junio de 1940, incluye los abonos entre las mercancías preferentes.

Orden ministerial de 4 de julio de 1940, facturaciones de mercancías para apartaderos particulares.

Orden ministerial de 8 de julio de 1940, suministro de carbón.

Orden ministerial de 10 de julio de 1940, complementa la Orden ministerial de 8 de julio de 1940 sobre suministro de carbón.

Orden ministerial de 17 de julio de 1940, normas para el transporte de carbón.

Orden ministerial de 13 de agosto de 1940, régimen de los vagones carboneros.

Orden ministerial de 14 de agosto de 1940, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1940, alta inspección de los tranvías.

Orden ministerial de 31 de octubre de 1940, normas para el transporte de arroz por ferrocarril.

Orden ministerial de 5 de noviembre de 1940, regula las facturaciones de carbón.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1940, parque móvil mancomunado.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1940, cobro en domingo de derechos de paralización y almacenaje de mercancías.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1940, normas para transportes preferentes.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1940, prioridad de carga de carbón para su consumo en los ferrocarriles.

Orden ministerial de 3 de diciembre de 1940, reorganización de las Delegaciones Especiales de Transportes.

Orden ministerial de 19 de diciembre de 1940, transbordo de mercancías.

Orden ministerial de 2 de enero de 1941, intervención de las Juntas de Detasas en la condonación de derechos de almacenaje.

Orden ministerial de 7 de enero de 1941, canon de urgencia y preferencia.

Orden ministerial de 25 de enero de 1941, datos de destinatario y estación de destino en las facturaciones.

Orden ministerial de 27 de enero de 1941, regulación de los transportes militares.

Orden ministerial de 12 de febrero de 1941, zonas para la agrupación de las compañías en federaciones.

Orden ministerial de 15 de febrero de 1941, facturación de patatas de siembra.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1941, carga y paralización de material.

Orden ministerial de 11 de marzo de 1941, autoriza el cobro de suplementos de butaca.

Orden ministerial de 26 de abril de 1941, suspende la actuación de las Delegaciones Especiales y disuelve la Junta Auxiliar.

Orden ministerial de 1 de mayo de 1941, construcción de vehículos que vayan sobre carriles.

Orden ministerial de 12 de mayo de 1941, transportes militares.

Orden ministerial de 16 de mayo de 1941, carga de cemento en ferrocarriles.

Orden ministerial de 16 de mayo de 1941, régimen de cargues en apartaderos.

Orden ministerial de 14 de junio de 1941, normas para el transporte de mercancías.

Orden ministerial de 15 de abril de 1942, facultad para imponer multas del delegado para la ordenación del transporte.

Orden ministerial de 20 de junio de 1942, inspección de tranvías.

Orden ministerial de 30 de julio de 1942, inspección de ferrocarriles.

Orden ministerial de 31 de julio de 1942, paquetes postales.

Orden ministerial de 14 de agosto de 1942, Reglamento para el transporte de paquetes postales.

Orden ministerial de 2 de octubre de 1942, regula el uso de vagones particulares.

Orden ministerial de 20 de octubre de 1942, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 21 de octubre de 1942, sanciones a los usuarios.

Orden ministerial de 17 de diciembre de 1942, uso de vagones particulares.

Orden ministerial de 21 de diciembre de 1942, responsabilidad de los funcionarios por la paralización de vagones.

Orden ministerial de 21 de enero de 1943, uso, cesión y transferencia de vagones particulares.

- Orden ministerial de 12 de marzo de 1943, suministro de traviesas para ferrocarriles.
- Orden ministerial de 10 de abril de 1943, reclamaciones por incumplimiento del contrato de transporte.
- Orden ministerial de 5 de agosto de 1943, sanciones por demora en la utilización del material ferroviario.
- Orden ministerial de 14 de abril de 1944, transporte de mercancías por el Ejército del Aire.
- Orden ministerial de 20 de abril de 1944, complementa el Decreto de 13 de octubre de 1938, pasajes gratuitos y billetes recudidos.
- Orden ministerial de 26 de abril de 1944, alquiler de vagones particulares.
- Orden ministerial de 20 de mayo de 1944, crea la Junta de Enlaces Ferroviarios.
- Orden ministerial de 26 de julio de 1944, normas para coordinar los transportes de ferrocarril y de carretera.
- Orden ministerial de 28 de julio de 1944, explotación de líneas automóviles por la RENFE.
- Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944, normas para la inspección e intervención de ferrocarriles, tranvías y trolebuses.
- Orden ministerial de 18 de septiembre de 1944, instrucciones para el abastecimiento de traviesas a RENFE.
- Orden ministerial de 31 de octubre de 1944, valoración de proyectos de trolebuses.
- Orden ministerial de 4 de diciembre de 1944, aprueba el Reglamento de aplicación de la Ley de 5 de octubre de 1940, de concesión de trolebuses.
- Orden ministerial de 30 de diciembre de 1944, aclara el canon de urgencia y preferencia regulado por la Orden ministerial de 7 de enero de 1941.
- Orden ministerial de 2 de junio de 1945, reservas de madera en aprovechamientos para traviesas.
- Orden ministerial de 19 de agosto de 1945, competencias para autorizar las transferencias de vagones particulares.
- Orden ministerial de 15 de octubre de 1945, billetes de mutilados ciegos.
- Orden ministerial de 26 de octubre de 1945, modifica la Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944 sobre inspección.
- Orden ministerial de 15 de noviembre de 1945, dependencia y funciones de la Comisaría del Material Ferroviario.
- Orden ministerial de 11 de enero de 1946, organización del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.
- Orden ministerial de 12 de abril de 1946, normas sobre contratación, inspección y recepción de material; suprime la Delegación del Material Ferroviario.
- Orden ministerial de 24 de abril de 1946, autoriza a los ferrocarriles explotados por el Estado a implantar la nomenclatura, clasificación de mercancías, cuadros de gastos accesorios y condiciones de aplicación de las tarifas de RENFE.
- Orden ministerial de 27 de abril de 1946, normas generales técnicas de electrificación.
- Orden ministerial de 22 de mayo de 1946, modifica el Reglamento de 4 de diciembre de 1944 de trolebuses.
- Orden ministerial de 1 de junio de 1946, normas para la venta de suplementos de cama.
- Orden ministerial de 7 de agosto de 1946, aclara el Reglamento de Trolebuses de 14 de diciembre de 1944.
- Orden ministerial de 31 de octubre de 1946, desarrolla el Decreto de 9 de octubre de 1946 sobre vagones particulares.
- Orden ministerial de 16 de enero de 1947, desarrolla el Decreto de 9 de octubre de 1946 sobre vagones particulares.
- Orden ministerial de 20 de febrero de 1947, autorización de transferencia de vagones particulares de vía estrecha.
- Orden ministerial de 30 de octubre de 1947, desarrolla el Decreto de 24 de octubre de 1947 sobre vagones particulares.
- Orden ministerial de 30 de diciembre de 1947, tarifa al retorno de material vacío en los ferrocarriles de vía estrecha.
- Orden ministerial de 10 de enero de 1948, desarrolla el Decreto-ley de 2 de septiembre de 1947, sobre Juntas de Detasas.
- Orden ministerial de 19 de febrero de 1948, modifica la Orden ministerial de 12 de abril de 1946, sobre construcción y transferencia de vagones particulares.
- Orden ministerial de 30 de noviembre de 1948, prohíbe el cargue de carbón en vagones particulares cerrados.
- Orden ministerial de 11 de diciembre de 1948, modifica la Orden ministerial de 1 de junio de 1946 sobre suplementos de cama.
- Orden ministerial de 8 de junio de 1949, crea las Juntas de Coordinación de Transportes.
- Orden ministerial de 18 de octubre de 1950, recargo en suplementos de cama y coche-salón.
- Orden ministerial de 24 de febrero de 1951, Reglamento Orgánico de los Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 9 de junio de 1951, inspección.
- Orden ministerial de 26 de noviembre de 1951, normas para los proyectos:
- Orden ministerial de 10 de enero de 1952, concesiones de transporte por carretera de las compañías ferroviarias.
- Orden ministerial de 29 de enero de 1952, suministro de traviesas.
- Orden ministerial de 6 de febrero de 1952, Comisiones mixtas para la ordenación de las explotaciones de tranvías.
- Orden ministerial de 3 de junio de 1952, abono del canon de coincidencia al ferrocarril.
- Orden ministerial de 27 de julio de 1952, construcción y conservación de ferrocarriles de vía normal.
- Orden ministerial de 15 de julio de 1953, desarrolla el Decreto de 13 de marzo de 1953 sobre suministro de traviesas.
- Orden ministerial de 31 de julio de 1953, normas para la fijación del canon de coincidencia.
- Orden ministerial de 5 de noviembre de 1953, modifica la Orden ministerial de 29 de enero de 1952 sobre suministro de traviesas.
- Orden ministerial de 24 de noviembre de 1953, convenio entre la Dirección General de Correos y los ferrocarriles españoles para el servicio de los paquetes postales internacionales.
- Orden ministerial de 15 de julio de 1953 sobre suministro de traviesas.
- Orden ministerial de 22 de febrero de 1954, coeficientes para nuevas tarifas de RENFE.
- Orden ministerial de 24 de febrero de 1954, modifica la Orden ministerial de 24 de febrero de 1951, Reglamento Orgánico de los Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 3 de diciembre de 1955, exceptúa de cánones de urgencia a los vagones particulares.
- Orden ministerial de 30 de junio de 1956, canon de coincidencia; agencias de viaje y servicios de ferias y mercados.
- Orden ministerial de 30 de junio de 1956, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 22 de diciembre de 1956, transporte en vagones abiertos.
- Orden ministerial de 26 de junio de 1957, derecho de tanteo en las enajenaciones procedentes de levantes.
- Orden ministerial de 29 de julio de 1957, canon de coincidencia.
- Orden ministerial de 10 de diciembre de 1957, plazo para el levante de un ferrocarril.
- Orden ministerial de 24 de diciembre de 1958, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 19 de enero de 1959, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 26 de febrero de 1959, recargos por retraso en el pago del canon de coincidencia.
- Orden ministerial de 6 de abril de 1959, exhibición de billetes; prórroga del viaje; sanciones.
- Orden ministerial de 5 de junio de 1959, sanciones a los viajeros sin billete en ferrocarriles explotados por el Estado y de vía estrecha.
- Orden ministerial de 15 de octubre de 1959, divisiones inspectoras e interventoras de los ferrocarriles de vía estrecha.
- Orden ministerial de 18 de febrero de 1960, clasificación periódica de mercancías para su preferencia en el cargue.
- Orden ministerial de 23 de marzo de 1960, sanción a viajeros sin billete en tranvías y trolebuses.
- Orden ministerial de 28 de septiembre de 1960, Reglamento del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.
- Orden ministerial de 8 de febrero de 1962, redondeo en el precio de los billetes de los tranvías.
- Orden ministerial de 28 de mayo de 1963, mínima de percepción de viajeros sin billete, de prolongación de viaje o cambio de clase sin previo aviso.
- Orden ministerial de 10 de abril de 1964, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 11 de abril de 1964, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 14 de abril de 1964, constituye una comisión especial en el seno del Consejo Superior de Transportes Terrestres.
- Orden ministerial de 3 de julio de 1964, billetes sin derecho a asiento en RENFE.
- Orden ministerial de 15 de julio de 1964, Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.
- Orden ministerial de 13 de abril de 1965, colaboración de los funcionarios de la Dirección General de Transportes Terrestres con la Delegación del Gobierno en RENFE.
- Orden ministerial de 25 de octubre de 1972, percepción mínima en los casos de viajeros sin billete en los Ferrocarriles Metropolitanos de Madrid y Barcelona y Suburbano de Madrid.
- Orden ministerial de 26 de marzo de 1973, tráfico de detalle.
- Orden ministerial de 29 de septiembre de 1973, percepción mínima de viajeros sin billete.
- Orden ministerial de 29 de noviembre de 1974, Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.
- Orden ministerial de 12 de febrero de 1975, sanciones a usuarios desprovistos de billete en FEVE.
- Orden ministerial de 30 de enero de 1978, modifica el Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 8 de noviembre de 1978, percepción mínima en caso de viajeros sin billete en los Ferrocarriles Metropolitanos de Madrid y Barcelona y en el Suburbano de Madrid.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1978, delega atribuciones en materia de pasos a nivel en el Delegado del Gobierno en RENFE.

Orden ministerial de 19 de julio de 1979, desarrolla la estructura orgánica del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

Orden ministerial de 29 de septiembre de 1979, percepción mínima a cobrar a los viajeros sin billete, por prolongación de viaje o cambio de clase sin previo aviso en RENFE.

Orden ministerial de 11 de septiembre de 1980, sustitución del Presidente del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones en casos de vacante, ausencia o enfermedad.

Orden ministerial de 29 de junio de 1981, Reglamento de Régimen Interior del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

Orden ministerial de 24 de septiembre de 1982, sanciones a usuarios desprovistos de billete en ferrocarriles de vía estrecha.

Orden ministerial de 11 de julio de 1983, percepciones mínimas en casos de viajeros sin billete en el Metropolitano y en el Suburbano de Madrid.

3. Se derogan, asimismo, cuantas otras normas reguladoras del transporte terrestre, de igual o inferior rango, se opongan a lo dispuesto en el presente Reglamento.

4. Quedan vigentes las siguientes normas reguladoras del transporte por carretera:

#### A) Decretos y Reales Decretos:

Decreto de 7 de julio de 1936 por el que se aprueba el Reglamento Sanitario de los Transportes Terrestres.

Decreto 490/1962, de 8 de marzo, sobre pesos y dimensiones máximas de los vehículos para circular por las vías públicas.

Decreto 1216/1967, de 1 de junio, sobre pesos y dimensiones máximas de los vehículos para circular por las vías públicas.

Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos en Vehículos Ligeros.

Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio, sobre nuevo texto del TPC, en su apéndice 1 y anejo 1 (en los marginales no modificados por el Real Decreto 1723/1984).

Real Decreto 1468/1981, de 22 de mayo, sobre normativa de carga y control de la cantidad cargada en el transporte de mercancías peligrosas.

Real Decreto 2619/1981, de 24 de julio, relativo a las competencias en materia de mercancías peligrosas de los distintos Ministerios, y por el que se regula la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Real Decreto 722/1982, de 5 de marzo, que modifica el Real Decreto 1488/1981 sobre transporte de mercancías peligrosas.

Real Decreto 236/1983, de 9 de febrero, sobre modificación parcial del Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo (por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos en Vehículos Ligeros).

Real Decreto 2296/1983, de 25 de agosto, sobre tráfico y circulación de vehículos escolares y de menores.

Real Decreto 635/1984, de 26 de marzo, sobre garantía de prestación de servicios mínimos en materia de transportes por carretera.

Real Decreto 1723/1984, de 20 de junio, por el que se da nueva redacción al Reglamento Nacional de Mercancías Peligrosas (TPC), aprobado por Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio.

Real Decreto 2029/1986, de 28 de junio, que establece con carácter opcional nuevos límites para los pesos y dimensiones de los vehículos y modifica el artículo 55 del Código de la Circulación.

Real Decreto 1420/1988, de 4 de noviembre, por el que se crea la Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera (ENATCAR) y se aprueba su Estatuto de organización y funcionamiento.

Real Decreto 1080/1989, de 1 de septiembre, por el que se realizan diversas modificaciones en el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros (aprobado por Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo).

#### B) Ordenes ministeriales:

Orden ministerial de 9 de marzo de 1942, dictando con carácter general las normas para la aplicación del beneficio de la reducción de precio en favor de las familias numerosas en los billetes de ferrocarriles establecido en la Ley de 1 de agosto y Reglamento, para su aplicación, de 16 de octubre de 1941.

Orden ministerial de 27 de febrero de 1946 sobre concesión de pases en los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 3 de agosto de 1950 sobre tarifas de facturación de equipajes y encargos en las estaciones.

Artículo 2.º (modificado por Orden ministerial de 30 de julio de 1966) y artículo 3.º de la Orden ministerial de 10 de marzo de 1951 sobre transporte internacional.

Orden ministerial de 13 de febrero de 1965, deroga la Orden ministerial de 25 de agosto de 1951 sobre servicios de transporte por carretera con Gibraltar.

Orden ministerial de 10 de abril de 1973, regula los servicios discrecionales que se efectúan desde Andorra.

Orden ministerial de 7 de marzo de 1975 sobre autorizaciones especiales permanentes de circulación.

Orden ministerial de 21 de octubre de 1977 sobre homologación de paneles de señalización para vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Orden ministerial de 27 de septiembre de 1978, modifica el documento de la autorización especial permanente de circulación.

Orden ministerial de 14 de marzo de 1980 por la que se nombra autoridad competente en materia de ADR al Director general de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 27 de noviembre de 1980 sobre modificación del formato de la libreta individual de conducción.

Orden ministerial de 5 de mayo de 1981 por la que se regula la homologación de empresas de transporte por carretera de mudanzas.

Orden ministerial de 16 de septiembre de 1982 por la que se modifica el artículo 3.º de la Orden ministerial de 5 de mayo de 1981 (reguladora de la homologación de empresas de transporte por carretera de mudanzas).

Orden ministerial de 17 de marzo de 1983 sobre derogación de la prohibición de circular a ciertas horas de la noche por vehículos de transporte internacional de viajeros establecida por Orden ministerial de 24 de marzo de 1972.

Orden ministerial de 18 de diciembre de 1984 por la que se publica la relación de mercancías peligrosas en función de su peligrosidad en el transporte por carretera, de conformidad con lo establecido en la disposición final quinta del Real Decreto 1723/1984, de 20 de junio.

Orden ministerial de 20 de febrero de 1985 sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.

Orden ministerial de 23 de octubre de 1985 por la que se aprueban las instrucciones para la actuación de los servicios de intervención en accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1986 sobre liberalización de determinados servicios de transporte internacional de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 31 de julio de 1987 sobre régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 31 de julio de 1987, reguladora de las agencias de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 2 de septiembre de 1987 sobre cursos de formación específica para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1987 sobre tramitación de convalidaciones, conversiones o canjes de autorizaciones de transporte por carretera y sobre distintivos que deben llevar los vehículos.

Orden ministerial de 11 de febrero de 1988 sobre distribución de los cupos de autorizaciones de transporte internacional, tanto de contingentes bilaterales, como del contingente comunitario y de autorizaciones multilaterales CEMT (y corrección de errores por Orden ministerial de 18 de febrero de 1986).

Orden ministerial de 22 de febrero de 1988 sobre otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 14 de abril de 1988 sobre sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera en aplicación de la disposición transitoria segunda de la LOTT.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1988 sobre fórmula de distribución del contingente anual de autorizaciones VD nacional.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1988, que desarrolla el Real Decreto 262/1987, de 13 de febrero, sobre autorizaciones de vehículos arrendados.

Orden ministerial de 11 de abril de 1989 sobre comunidades de bienes.

Orden ministerial de 23 de junio de 1989 por la que se aprueba el modelo-tipo del pliego de condiciones de los concursos de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 18 de enero de 1990 sobre reglas para la determinación del contingente de autorizaciones de transporte de mercancías en vehículos pesados de ámbito nacional.

Orden ministerial de 31 de enero de 1990 por la que se constituye una comisión consultiva de la Dirección General de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 8 de febrero de 1990 por la que se desarrolla el Real Decreto 1689/1989, de 29 de diciembre, sobre compensación al transporte de mercancías con origen o destino en las islas Canarias.

Orden ministerial de 23 de febrero de 1990 por la que se establece un nuevo marco tarifario para los servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera contratados en régimen de carga completa.

Orden ministerial de 23 de febrero de 1990, de revisión de tarifas de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1990 por la que se modifican y complementan diversos aspectos del régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 9 de marzo de 1990 por la que se establecen las normas relativas a la protección de los animales en el transporte internacional.

Orden ministerial de 15 de junio de 1990 sobre régimen tarifario de los servicios públicos de viajeros en vehículos de menos de 10 plazas incluido el conductor.

Orden ministerial de 20 de julio de 1990 sobre modificación de tarifas de los servicios públicos discrecionales y regulares de uso especial de transporte de viajeros por carretera en vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor.

5. Quedan vigentes las siguientes normas reguladoras del transporte por ferrocarril:

A) Decretos y Reales Decretos:

Capítulos III, IV, V, VI, VII y VIII del Real Decreto de 8 de septiembre de 1878, Reglamento de Policía de Ferrocarriles.

Real Decreto de 24 de marzo de 1891, Reglamento de Transportes Militares por ferrocarril.

Real Decreto de 10 de mayo de 1901, cómputo del retraso de los trenes.

Real Decreto de 19 de abril de 1907, colocación del furgón.

Real Decreto de 22 de mayo de 1919, ferrocarriles portátiles.

Real Decreto de 6 de abril de 1927, viajeros en las plataformas.

Decreto de 21 de julio de 1933, prohíbe otorgar nuevas concesiones de tranvías y la ampliación de las existentes.

Decreto de 7 de julio de 1936, Reglamento Sanitario de Transportes.

Decreto de 26 de septiembre de 1941, almacenaje, derechos excepcionales.

Decreto de 4 de diciembre de 1941, extiende la aplicación del Decreto de 26 de septiembre de 1941 a las demás compañías concesionarias.

Decreto de 4 de diciembre de 1941, extiende la aplicación del Decreto de 26 de septiembre de 1941 a los ferrocarriles de vía estrecha explotados directamente por el Estado.

Artículos 27, 31 y 46 del Decreto de 17 de enero de 1947, Reglamento Orgánico de RENFE.

Decreto de 28 de enero de 1949, material empleado en la explotación de ferrocarriles.

Decreto de 23 de marzo de 1956, competencia exclusiva del MTTC en materia de pases y billetes reducidos.

Decreto 1067/1959, de 18 de junio, vagones particulares.

Decreto 1342/1959, de 23 de septiembre, explotación económica de los ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto 2037/1959, de 12 de noviembre, expropiación forzosa: se declaran de urgencia las obras para ferrocarriles.

Decreto 664/1960, de 7 de abril, autoriza a establecer tarifas especiales a los ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto 298/1963, de 14 de febrero, Delegación Especial de Hacienda en RENFE.

Decreto 2170/1964, de 23 de julio, Estatuto de RENFE.

Decreto 690/1966, de 17 de marzo, guardería y conservación de tramos de líneas clausuradas pero no desmanteladas.

Decreto 1779/1967, de 22 de julio, pago a RENFE de transportes y servicios prestados al Estado.

Decreto 1083/1968, de 9 de mayo, transporte de correspondencia pública por ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto 885/1971, de 26 de abril, límites máximos de variación de las tarifas de RENFE.

Decreto 584/1974, de 21 de febrero, Estatuto de FEVE.

Real Decreto 1620/1978, de 23 de junio, transporte de la correspondencia por RENFE.

Real Decreto 266/1980, de 8 de febrero, garantías de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en RENFE.

Real Decreto 495/1980, de 14 de marzo, garantía de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en el Metropolitano de Madrid.

Real Decreto 592/1981, de 27 de marzo, garantía de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en «Ferrocarriles Vascos».

Real Decreto 2296/1981, de 3 de agosto, señalización de estaciones en las Comunidades Autónomas.

Real Decreto 334/1982, de 12 de febrero, señalización de estaciones en las Comunidades Autónomas.

Real Decreto 359/1984, de 22 de febrero, garantía de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en FEVE.

Real Decreto 879/1989, de 2 de junio, por el que se aprueba el Reglamento Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (TPF).

Real Decreto 1480/1989, de 24 de noviembre, sobre realización de inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por RENFE.

Real Decreto 719/1990, de 1 de junio, sobre realización del inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por FEVE.

B) Ordenes ministeriales:

Real Orden de 18 de noviembre de 1862, bultos de mano que pueden llevar los viajeros.

Real Orden de 23 de febrero de 1863, circulación de trenes, normas sobre prevenciones.

Real Orden de 15 de abril de 1863, entrada y salida de trenes en las estaciones.

Real Orden de 23 de septiembre de 1863, accidentes ferroviarios; normas de actuación.

Real Orden de 15 de octubre de 1863, denominación de estaciones.

Real Orden de 13 de octubre de 1867, resolución de dudas sobre facturación de equipajes.

Real Orden de 26 de agosto de 1871, competencia de los Gobernadores civiles para reglamentar el acceso a los patios de las estaciones.

Real Orden de 8 de agosto de 1872, Reglamento General de Señales.

Real Orden de 5 de julio de 1881, avisos de llegada y retrasos de los trenes.

Real Orden de 7 de julio de 1881, colocación del furgón.

Real Orden de 14 de julio de 1881, Reglamento de Circulación por Vía Unica.

Real Orden de 24 de octubre de 1881 autoriza la doble tracción.

Real Orden de 1 de febrero de 1887, normas generales de aplicación de tarifas.

Real Orden de 14 de mayo de 1887, interpreta y aclara la anterior.

Real Orden de 21 de noviembre de 1888, freno, campana de alarma y señales.

Real Orden de 1 de julio de 1890, normas sobre transporte combinado.

Real Orden de 29 de julio de 1891, aparatos de alarma.

Real Orden de 29 de febrero de 1892, prescripciones sobre frenos.

Real Orden de 29 de febrero de 1892, alteración de cruzamientos; complementa el Reglamento de Circulación por Vía Unica.

Real Orden de 13 de mayo de 1892, aplica el Reglamento de Transportes Militares a la Guardia Civil.

Real Orden de 12 de septiembre de 1893, complementa el Reglamento de Transportes Militares.

Real Orden de 7 de noviembre de 1893, colocación de vehículos en la composición de los trenes.

Real Orden de 14 de julio de 1894, prohíbe el almacenaje de explosivos en las estaciones durante más de cuarenta y ocho horas.

Real Orden de 31 de agosto de 1896, complementa el Reglamento de Transportes Militares.

Real Orden de 14 de enero de 1897, pasos a nivel de servicio particular.

Real Orden de 8 de junio de 1900, causas justificativas de la negativa a transporte de materias explosivas.

Real Orden de 26 de julio de 1900, señales de alarma y frenos de vacío.

Real Orden de 27 de agosto de 1900, aparatos de alarma.

Real Orden de 20 de enero de 1903, obligación de servicio combinado entre compañías de ferrocarriles.

Real Orden de 31 de marzo de 1903, aparatos de alarma.

Real Orden de 3 de agosto de 1905, utilización del libro de reclamaciones.

Real Orden de 27 de noviembre de 1906, calefacción en los trenes.

Real Orden de 16 de enero de 1907, merma en las mercancías transportadas.

Real Orden de 22 de septiembre de 1908, obligaciones del personal ferroviario en caso de accidente.

Real Orden de 12 de diciembre de 1911, complementa el Real Decreto de 24 de marzo de 1891 sobre transportes militares.

Real Orden de 8 de febrero de 1918, complementa el Real Decreto de 24 de marzo de 1891 sobre transportes militares.

Real Orden de 19 de julio de 1918, publicidad de las tarifas.

Real Orden de 12 de agosto de 1920, horario para recepción y llegada de géneros frescos.

Real Orden de 8 de octubre de 1921, almacenaje; derechos excepcionales.

Real Orden de 3 de marzo de 1922, excepciones a la anterior.

Real Orden de 10 de octubre de 1923, normas de seguridad en los pasos a nivel.

Real Orden de 25 de febrero de 1928, nomenclatura y sistematización de tarifas especiales.

Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1932, horario de recepción y retirada de mercancías.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1933, subasta de objetos perdidos.

Orden ministerial de 18 de julio de 1934, complementa la Orden ministerial de 25 de octubre de 1929, anuncio de llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 19 de junio de 1935, itinerarios de cuadros de marcha.

Orden ministerial de 14 de julio de 1938, normas sobre transporte ferroviario de material militar.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1939, autoriza sobreplazo en el transporte.

Orden ministerial de 2 de diciembre de 1940, paralización del material; derechos excepcionales.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1940, itinerarios y horarios.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1941, modifica la Real Orden de 19 de julio de 1918, publicidad de tarifas.

Orden ministerial de 31 de marzo de 1941, complementa la Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 13 de mayo de 1941, complementa la Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial (Ministerio del Aire) de 13 de junio de 1941, transporte ferroviario de efectos del Ejército del Aire.

Orden ministerial de 24 de noviembre de 1941, derechos de paralización en casos de diferencia de repeso.

Orden ministerial de 9 de marzo de 1942, billetes de precio reducido para familias numerosas.

Orden ministerial de 18 de enero de 1945, definición y régimen de los contenedores.

Orden ministerial de 24 de junio de 1949, modifica la Orden ministerial de 2 de diciembre de 1940, paralización de material, derechos excepcionales.

Orden ministerial de 21 de septiembre de 1953, Reglamento de señales de RENFE.

Orden ministerial de 23 de marzo de 1954, tramitación de las solicitudes de ayuda a los ferrocarriles vía estrecha.

Orden ministerial de 2 de abril de 1955, suprime la obligatoriedad de las operaciones de carga y descarga en domingo.

Orden ministerial de 13 de junio de 1955, suprime los derechos de almacenaje y paralización en domingo.

Orden ministerial de 16 de junio de 1955, restablece la facturación de expedientes a la orden y al portador.

Orden ministerial de 22 de julio de 1958, modifica las tarifas de RENFE, establece el mínimo de recorrido y la tasa de expedición.

Orden ministerial de 9 de agosto de 1958, plazos de expedición, transporte, tramitación y entrega de las mercancías.

Orden ministerial de 27 de mayo de 1959, publicada mediante Resolución de 22 de julio de 1959, por la que se aprueba la reglamentación de vagones particulares.

Orden ministerial de 15 de julio de 1960, complementa la Orden ministerial de 22 de julio de 1958, en materia de kilómetros y recorrido mínimo.

Orden ministerial de 17 de julio de 1961, suprime los almacenajes y paralizaciones en días festivos entre semana.

Orden ministerial de 7 de diciembre de 1961, subasta y venta de expediciones no retiradas por sus consignatarios.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1962, atribuye a RENFE los fondos procedentes de recargos y paralizaciones y de la recaudación por billetes de andén.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1967, uso de semibarreras automáticas en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 26 de marzo de 1969, procedimiento para la enajenación de bienes inmuebles de RENFE.

Orden ministerial de 27 de enero de 1972, uso de dobles semibarreras en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de noviembre de 1973, normas para la venta de suplementos de cama.

Orden ministerial de 17 de julio de 1981, asesoramiento en la decoración de estaciones del Consejo Asesor de Artes Plásticas.

Orden ministerial de 8 de mayo de 1982, señalización de pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de julio de 1990 por la que se autoriza la modificación de tarifas en los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).

Dado en Madrid a 28 de septiembre de 1990.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Transportes, Turismo  
y Comunicaciones,  
JOSE BARRIONUEVO PEÑA