



Legislación del transporte por carretera

Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

Reglamento

Índices temático y cronológico de disposiciones sobre la materia

Actualizado en noviembre de 2011

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

legislación del transporte por carretera

Actualizado en noviembre de 2011

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

2011

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
http://publicacionesoficiales.boe.es

Tienda virtual de publicaciones del Ministerio de Fomento:
www.fomento.es

Edita: Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica
Ministerio de Fomento©

NIPO: 161-11-193-6

ÍNDICE

Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres 1
Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres 107
Relación temática de disposiciones 311
Relación cronológica de disposiciones 351

LEY 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

TÍTULO PRELIMINAR

CAPÍTULO PRIMERO. **Ámbito de aplicación** (Arts. 1-2)
CAPÍTULO II. **Principios generales** (Arts. 3-4)
CAPÍTULO III. **Régimen de competencias y coordinación de las mismas** (Arts. 5-8)
CAPÍTULO IV. **Órganos de coordinación interadministrativa** (Arts. 9-11)

TÍTULO PRIMERO. Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre

CAPÍTULO PRIMERO. **Directrices generales** (Arts. 12-14)
CAPÍTULO II. **Programación y planificación** (Arts. 15-16)
CAPÍTULO III. **Régimen económico-financiero de los servicios y actividades de transporte terrestre** (Arts. 17-24)
CAPÍTULO IV. **Coordinación entre los distintos modos de transporte terrestre y transporte combinado** (Arts. 25-28)
CAPÍTULO V. **Coordinación del sistema de transportes con las necesidades de la defensa y protección civil** (Arts. 29-31)
CAPÍTULO VI. **La inspección del transporte terrestre** (Arts. 32-35)
CAPÍTULO VII. **El Consejo Nacional de Transportes Terrestres** (Art. 36)
CAPÍTULO VIII. **Juntas Arbitrales del Transporte** (Arts. 37-38)
CAPÍTULO IX. **Los usuarios del transporte** (Arts. 39-41)

TÍTULO II. Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos

CAPÍTULO PRIMERO. **Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo**

Sección Primera. *Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional* (Arts. 42-46)
Sección Segunda. *Títulos administrativos habilitantes para el ejercicio de la actividad* (Arts. 47-52)
Sección Tercera. *Requisitos generales de ejercicio de la actividad* (Arts. 53-56)

CAPÍTULO II. **Colaboración con la Administración y cooperación entre empresas**

Sección Primera. *Colaboración con la Administración* (Arts. 57-59)
Sección Segunda. *Agrupación y cooperación entre empresas* (Arts. 60-61)

TÍTULO III. De los servicios y actividades del transporte por carretera

CAPÍTULO PRIMERO. **Clasificación** (Arts. 62-66)
CAPÍTULO II. **Los transportes públicos regulares de viajeros** (Arts. 67-68)

Sección Primera. *Los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general* (Arts. 69-87)
Sección Segunda. *Transportes regulares temporales y de uso especial* (Arts. 88-89)

Capítulo III. Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías

Sección Primera. *Disposiciones comunes* (Arts. 90-97)
Sección Segunda. *Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías* (Art. 98)
Sección Tercera. *Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros* (Art. 99)

Capítulo IV. Los transportes privados (Arts. 100-105)
Capítulo V. El transporte internacional (Arts. 106-109)
Capítulo VI. Los transportes turísticos (Arts. 110-112)
Capítulo VII. Los transportes urbanos (Arts. 113-118)

TÍTULO IV. Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

Capítulo primero. Actividades de mediación (Arts. 119-123)
Capítulo II. Centros de información y distribución de cargas (Art. 124)
Capítulo III. Almacenistas-distribuidores (Art. 125)
Capítulo IV. Transitarios (Art. 126)
Capítulo V. Estaciones de transporte por carretera (Arts. 127-132)
Capítulo VI. Arrendamiento de vehículos (Arts. 133-137)

TÍTULO V. Régimen sancionador y de control de los transportes terrestres, y de sus actividades auxiliares y complementarias

Capítulo primero. Régimen sancionador (Arts. 138-146)
Capítulo II. Instrumentos de control (Arts. 147-149)

TÍTULO VI. El transporte ferroviario

Capítulo primero. Concepto y clases (Arts. 150-151)
Capítulo II. Los ferrocarriles de transporte público

Sección Primera. *Disposiciones generales* (Arts. 152-154)
Sección Segunda. *(Derogada)* (Arts. 155-156)
Sección Tercera. *Líneas que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada* (Arts. 157-165

Capítulo III. *(Derogado)* (Arts. 166-167)
Capítulo IV. *(Derogado)* (Arts. 168-174)
Capítulo V. *(Derogado)* (Arts. 175-188)

DISPOSICIONES ADICIONALES
DISPOSICIONES TRANSITORIAS
DISPOSICIÓN DEROGATORIA
DISPOSICIÓN FINAL

ANEXO: Ley 29/2003, de 8 de octubre, 3 disposiciones adicionales y 1 final.

JUAN CARLOS I
REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

La hasta ahora vigente legislación reguladora del transporte por carretera data, en sus normas básicas, de 1947; la del transporte ferroviario, de 1877. Desde las fechas citadas hasta nuestros días se han producido en la realidad infraestructural sobre la que las referidas normas incidían, profundísimos cambios que afectan a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte.

La falta de adecuación de unas normas promulgadas hace casi medio siglo, en un caso, y más de uno en el otro, para regular un transporte que se lleva a cabo con unos medios técnicos muy diferentes a los que en ellas pudieron preverse, y para establecer las pautas con que hacer frente a unas necesidades de desplazamiento encuadradas en una realidad sociológica distinta, y en un contexto económico y político absolutamente diversos a los existentes cuando fueron redactadas, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

Hay que tener en cuenta, además, que el sector del transporte, lejos de caracterizarse por la existencia de unos principios permanentes que postulen la prolongada continuidad de las normas, tal y como ocurre en otros sectores del ordenamiento, se enmarca en lo que la iuspublicística alemana ha denominado expresivamente terreno de la «ley-medida», en el que las normas se han de caracterizar por su variabilidad, a fin de ser utilizadas como «medidas» ante las situaciones contingentes en que se desarrolla normalmente la realidad que tratan de regular.

Ello ha hecho que, en la práctica, hayan proliferado en la regulación del transporte las normas de carácter reglamentario, que, con una cobertura de legalidad, muchas veces dudosa, han tratado, de forma asistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades surgidas, creándose una fronda legislativa, en la que el solo hecho de determinar cuáles eran las normas vigentes constituía por sí misma, muchas veces, un auténtico problema.

Por ello, la Ley que ahora se promulga, partiendo del diseño de un sistema flexible en el que tienen cabida las diferentes situaciones fácticas, que, como mínimo a medio plazo, puedan presentarse, realiza una derogación expresa de todas las normas con rango de Ley formal, reguladoras del transporte por carretera y por ferrocarril, y prevé que en el momento de entrada en vigor de sus reglamentos generales queden, asimismo, derogadas el resto de las normas reguladoras de las citadas materias, excepto las que expresamente se declaren vigentes.

Establece, pues, la Ley un punto cero en la regulación del transporte terrestre, lo que forzosamente ha obligado a que la misma tenga una cierta extensión, pese al notable esfuerzo sintetizador realizado, como puede apreciarse sin más que ver el conjunto de disposiciones derogadas por la presente Ley.

La Ley realiza la ordenación del transporte terrestre en su conjunto, estableciendo normas de general aplicación, y así, los títulos preliminar y primero, se aplican, de forma global, a la totalidad de los modos de transporte terrestre, regulándose en los títulos sucesivos, de forma específica, el transporte por carretera y por ferrocarril. En relación con los transportes por cable y por trolebús, dada la más reciente promulgación de su legislación reguladora, y el carácter es-

pecial de la misma, se ha optado por una remisión a su normativa específica, sin perjuicio de su encuadramiento en el contexto de ordenación general del transporte terrestre, a través de la aplicación a los mismos de los referidos Títulos preliminar y primero de la Ley, además de la disposición adicional tercera, por lo que respecta al transporte por cable.

Dentro del más estricto respeto de las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, y, asimismo, del sistema constitucional y legal de atribución normativa y jerarquización de fuentes, la Ley pretende confesadamente su aplicación por vía directa o supletoria, al mayor ámbito en que ello resulte jurídicamente posible, partiendo de la idea de que el mantenimiento de un sistema común de transporte resulta absolutamente imprescindible para la vigencia efectiva de una serie de principios constitucionales entre los que se cita expresamente en el articulado la existencia de una unidad de mercado en todo el territorio del Estado.

Ello ha llevado a intentar establecer un sistema lo suficientemente flexible para que las características propias de las diversas Comunidades Autónomas puedan ser desarrolladas por éstas, dentro del marco general de la Ley, sin que para ello sea preciso que cada Comunidad Autónoma promulgue su propia regulación ordenadora del transporte, si así lo estima oportuno.

Este diseño de un sistema común de transportes, presidido por un marco normativo homogéneo, aunque compatible con los distintos desarrollos que las diferentes situaciones territoriales impliquen, se complementa con una delegación prácticamente total de las competencias ejecutivas, y aun normativas, estatales, que deban realizarse a nivel regional y local, lo que conlleva, y ello se establece explícitamente en la Ley Orgánica de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, la desaparición de la Administración del Estado anteriormente competente.

En definitiva, el sistema que se trata de conseguir es claro: Se intenta que el marco normativo general y la dirección global del sistema de transportes sea común en todo el Estado; ello se hace compatible con la existencia de normas diferenciadas, que, sin violentar dicho sistema general, den respuestas distintas a necesidades territoriales diferentes, según la voluntad de las distintas Comunidades Autónomas, y se atribuye la gestión única del referido sistema a las Entidades territoriales, evitándose la superposición de varias Administraciones diferentes en el ámbito regional.

Hay que añadir, además, que la Ley se aplica tanto al transporte interurbano como al urbano, respetándose en éste la competencia municipal, y acabando, de esta forma, con un vacío normativo que era causa de importantes disfunciones.

Por lo que se refiere a los principios económicos y sociales que la presiden, hay que decir que la Ley, respetando en todo caso el sistema de mercado y el derecho de libertad de empresa, constitucionalmente reconocidos, tiende, en todo caso, a que la empresa de transportes actúe en el mercado con el mayor grado de autonomía posible, permitiendo, a la vez, una graduación de intervencionismo administrativo, según cuáles sean las circunstancias existentes en cada momento.

La Ley contribuye a flexibilizar el sistema de ordenación del transporte, y a potenciar a las empresas que intervienen en dicho sector, a través de un amplio abanico de medidas, entre las cuales figuran la mejora del funcionamiento del sistema de ejercicio de la profesión de transportistas de viajeros, mediante el mecanismo de ligar las concesiones de servicios regulares y las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional, que posibilita que los transportistas regulares puedan -salvo excepciones- realizar también transporte regular, la no exigencia de

que los vehículos sean propiedad del transportista, permitiendo otros sistemas de disponibilidad de los mismos, tales como el arrendamiento, que flexibilizarán su utilización y potenciarán su aprovechamiento; la previsión de la constitución de cooperativas y la realización de otras formas de colaboración entre transportistas, uniéndose entre sí para crear canales de comercialización y oferta de transportes, de una dimensión adecuada, paliando así la situación de atomización, que es uno de los principales problemas con los que se enfrenta el sector.

También puede destacarse, respecto a los servicios de transporte regular de viajeros, la previsión de otras fórmulas de gestión diferentes de la figura tradicional de la concesión, como el concierto y la gestión interesada. En estos mismos servicios se acortan los plazos de duración de las concesiones, posibilitándose una variación de los mismos en función de las características de las diferentes líneas, se flexibiliza su régimen de explotación, pudiendo las empresas concesionarias, dentro de los límites establecidos por la Administración, realizar las modificaciones en las condiciones de prestación, frecuencia de expediciones, etc., que la realidad social demande, y se posibilita la utilización de diferentes vehículos para la prestación del servicio, no exigiéndose la propiedad de los mismos, y facilitándose la colaboración temporal de otros transportistas para hacer frente a intensificaciones eventuales de tráfico. Asimismo, se prevén juntamente con las concesiones tradicionales para servicios lineales, otras de carácter zonal, que comprenderían, como regla general, todos los transportes regulares permanentes de uso general y de uso especial, y por último, se establece un régimen especial para las líneas de débil tráfico, de carácter generalmente rural, promoviéndose la creación y continuidad de las mismas, y la flexibilización de su explotación.

En cuanto al transporte discrecional, la nueva legislación introduce, asimismo, importantes medidas flexibilizadoras, especialmente en el transporte de mercancías, permitiendo como regla general que la misma autorización habilite, tanto para realizar transportes de carga completa, como de carga fraccionada, y con reiteración o no de itinerario. Por lo que se refiere al sistema autorizatorio de dicho transporte discrecional, hay que señalar que, junto con las autorizaciones tradicionales referidas a un vehículo concreto, la nueva Ley posibilita otras en las que los vehículos no estén determinados, previéndose incluso la posibilidad de autorizaciones sin condicionamiento del número de vehículos ni del volumen de carga; como regla general las referidas autorizaciones serán otorgadas sin plazo de duración prefijado. Por otra parte, la atención administrativa se concentra ahora -a diferencia del régimen anterior- en el vehículo tractor y no en el remolque o semirremolque, en cuanto al transporte realizado en conjuntos articulados. Por último, cabe destacar que se posibilita la utilización de la colaboración de otras empresas para atender intensificaciones coyunturales de la demanda con criterios análogos a los citados en el transporte regular.

En relación con las actividades complementarias y auxiliares del transporte, la Ley establece agencias de carga completa y carga fraccionada, y permite que se lleve a cabo, con radio de acción nacional, mediación en el transporte de carga fraccionada (paquetería), en coherencia con la posibilidad antes aludida de que cualquier transportista realice tal tipo de carga con el itinerario o con la periodicidad que estime conveniente.

No puede olvidarse, dentro de todas estas medidas que enumeramos, referentes a la flexibilización del sistema de Ordenación del Transporte, la desaparición del derecho de tanteo ferroviario, y, en general, de las medidas de protección a ultranza del ferrocarril, que son sustituidas por un sistema de competencia intermodal basado en la libertad de elección del usuario, sin perjuicio de la previsión de medidas públicas correctoras cuando el interés público así lo requiera.

Por último, hay que señalar que la Ley realiza una nueva regulación del transporte ferroviario, que viene a sustituir a las ya centenarias leyes ferroviarias de fines del siglo pasado, y primeros del actual, así como los Decretos-leyes, que, en 1962 y 1964, definieron el régimen jurídico de RENFE.

La parte más relevante de esta regulación quizá sea la que define la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario, que constituye el soporte básico de las comunicaciones ferroviarias nacionales, y cuya responsabilidad se encomienda por la Ley, en concordancia con el marco constitucional, a la Administración del Estado, en régimen de gestión directa, a través de la Sociedad Estatal «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles» (RENFE).

Asimismo, hay que destacar que se actualiza el régimen jurídico básico de RENFE, ajustándolo a las previsiones de la Ley General Presupuestaria, perfilando los mecanismos de control de dicha Red Nacional por la Administración del Estado, sin mengua de su conveniente autonomía de gestión, y recogiendo las modernas técnicas de planificación de objetivos a través de contratos-programa, así como los conceptos de obligaciones de servicio público y normalización de cuentas, en línea con el Derecho derivado de las Comunidades Europeas.

La Ley realiza, por otra parte, del modo más sintético posible, la regulación -obligada, aun cuando su previsible aplicación sea seguramente reducida- de los ferrocarriles de transporte privado, estableciendo, en cuanto a los primeros, las normas básicas para la gestión directa o indirecta de los correspondientes servicios, en línea con los principios inspiradores del resto de la Ley, y sometiendo los segundos al régimen de autorización administrativa.

TÍTULO PRELIMINAR

CAPÍTULO PRIMERO
Ámbito de aplicación

Artículo 1.

1. Se regirán por lo dispuesto en esta Ley:

1.º Los transportes de viajeros y mercancías, teniendo la consideración de tales aquellos realizados en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo, de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público.

2.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales a los efectos de esta Ley, la actividad de agencia de transportes, la de transitario, los centros de información y distribución de cargas, las funciones de almacenaje y distribución, la agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de viajeros o de mercancías, y el arrendamiento de vehículos.

3.º Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquellos en los que los vehículos en los que se realizan circulan por un camino de rodadura fijo, que les sirve de sustentación y de guiado, constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación.

2. Los transportes que se lleven a cabo en trolebús, así como los realizados en teleféricos u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino de roda-

dura fijo, estarán sometidos a las disposiciones de los títulos preliminar y primero de la presente Ley, rigiéndose en lo demás por sus normas específicas.

Serán de aplicación, no obstante, al transporte por cable las reglas establecidas en la disposición adicional tercera.

Artículo 2 [1].

La presente Ley será de aplicación directa, en relación con los transportes y actividades auxiliares o complementarias de los mismos, cuya competencia corresponda a la Administración del Estado.

CAPÍTULO II
Principios generales

Artículo 3.

La organización y funcionamiento del sistema de transportes se ajustará a los siguientes principios:

a) Establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que lo integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes.

b) Satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social.

c) Mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al artículo 139.2 de la Constitución.

Artículo 4.

1. Los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso.

2. La eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos. Los poderes públicos velarán, al respecto, por la coordinación de actuaciones, unidad de criterios, celeridad y simplificación procedimentales y eficacia en la gestión administrativa.

3. En el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios.

---

(1) El segundo inciso del párrafo primero y el párrafo segundo de este artículo han sido declarados nulos por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.

Capítulo III
Régimen de competencias y coordinación de las mismas

Artículo 5.

1. El ejercicio de sus competencias por los distintos órganos administrativos no podrá realizarse de tal manera que impida u obstaculice la efectividad de las encomendadas a los restantes en cuanto éstas fueran conducentes al cumplimiento de los principios establecidos en el artículo 3.

2. La Administración del Estado deberá promover la coordinación de sus competencias con las de las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, estableciendo, en su caso, con las mismas los convenios u otras fórmulas de cooperación que resulten precisas en orden a la efectividad de las mismas y a la adecuada consecución de los principios establecidos en el artículo 3.

Artículo 6.

El Gobierno de la Nación, de conformidad con lo previsto en el artículo 97 de la Constitución, fija los objetivos de la política general de transportes, y en el ámbito de su competencia asegura la coordinación de los distintos tipos de transporte terrestre entre sí, y con los demás modos de transporte, y procura la adecuada dotación de las infraestructuras precisas para los mismos.

Artículo 7.

De conformidad con los criterios señalados en los artículos anteriores, corresponde a los poderes públicos:

a) Formular las directrices y objetivos de la política de transportes terrestres en sus distintos niveles.

b) Planificar o programar el sistema de transportes terrestres en los términos establecidos en la presente Ley.

c) Promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación de los transportes terrestres, en desarrollo o en concordancia con la presente Ley.

d) Gestionar directamente por sí mismos, o indirectamente, a través de contrato, los servicios asumidos como propios, de conformidad con lo previsto en esta Ley, por razones de interés público.

e) Expedir las correspondientes autorizaciones o licencias administrativas que habiliten a los particulares para la prestación de servicios y la realización de actividades de transporte de titularidad privada, sujetos a control por razones de ordenación o policía administrativa.

f) Ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los servicios y actividades de transportes terrestres.

g) Adoptar en general las medidas necesarias para asegurar el correcto funcionamiento del sistema de transportes terrestres.

Artículo 8.

Las competencias que, en materia de transportes, corresponden al Estado, serán ejercidas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, salvo que estén atribuidas al Gobierno u otro órgano de la Administración, conforme a los preceptos de esta Ley o del resto del ordenamiento jurídico vigente.

Capítulo IV
Órganos de coordinación interadministrativa

Artículo 9.

1. Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes. Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la citada Conferencia representantes de otros Departamentos de la Administración Central, o de las Comunidades Autónomas afectadas.

2. La Conferencia Nacional de Transportes tendrá su sede en la capital del Estado. Su Presidente será el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y se reunirá, al menos, dos veces al año.

3. La convocatoria de la Conferencia se efectuará por su Presidente, ya se trate de reunión ordinaria, o de las extraordinarias que se celebren para el tratamiento de asuntos que no admitan demora. En este último caso, la convocatoria podrá también formularse a instancia de cualquiera de sus miembros.

Artículo 10.

Los entes públicos representados en la Conferencia Nacional de Transportes podrán someter al conocimiento de la misma cuantos asuntos relevantes de su competencia puedan tener incidencia en el funcionamiento y coordinación del sistema de transporte, y especialmente los siguientes:

a) Los proyectos de programación o planificación de los sectores del transporte terrestre, de las distintas Administraciones Públicas, previamente a su aprobación por el órgano correspondiente.

b) Los anteproyectos de Leyes y proyectos de Reglamentos en materia de transportes, elaborados por las distintas Administraciones Públicas.

c) Las previsiones generales sobre las actuaciones del Estado en relación con acuerdos o convenios internacionales en materia de transportes.

d) Las incidencias entre Administraciones en materia de transportes cuando afecten al funcionamiento general del sistema, y las actuaciones de coordinación entre las mismas.

e) Cuantos asuntos en la materia revistan relevancia y no alcancen la conformidad de la Comisión de Directores Generales a la que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 11.

1. Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, y de asegurar la efectividad del cumplimiento de los fines atribuidos a la Conferencia Nacional de Transportes, existirá, con idéntico carácter de órgano deliberante, la «Comisión de Directores Generales de Transporte», integrada por los titulares de las Direcciones Generales competentes en materia de transporte terrestre de la Administración Central de las Comunidades Autónomas. La Comisión estará presidida por el Director general de Transportes Terrestres de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión los titulares de otras Direcciones Generales de las citadas Administraciones.

2. La Comisión de Directores Generales de Transportes actuará como órgano ordinario de coordinación técnica y administrativa en materia de transportes terrestres, entre las distintas Administraciones Públicas, y deliberará sobre cuantos asuntos de la competencia de sus miembros puedan afectar al adecuado funcionamiento del sistema de transportes.

Asimismo, la referida Comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de cuantos asuntos sean de la competencia de la Conferencia Nacional de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia.

La Comisión de Directores Generales podrá crear las Subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.

TÍTULO PRIMERO
Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre

CAPÍTULO PRIMERO
Directrices generales

Artículo 12.

1. Conforme a lo establecido en el artículo 38 de la Constitución, y de acuerdo con los principios generales recogidos en los artículos 3 y 4 de la presente Ley, el marco de actuación en el que habrán de desarrollarse los servicios y actividades de transporte es el de economía de mercado, con la obligación, a cargo de los poderes públicos, de promover la productividad y el máximo aprovechamiento de los recursos.

2. La actuación pública en el sector se sujetará a lo establecido en esta Ley para cada modo o clase de transporte, correspondiendo a los poderes públicos la misión de procurar la eficaz prestación de los servicios de titularidad pública, así como las funciones de policía o fomento de los transportes de titularidad privada.

Artículo 13.

Por los órganos competentes de la Administración, a fin de posibilitar el cumplimiento de los principios expresados en los artículos 3 y 4, podrán adoptarse, durante el tiempo preciso, y en las formas previstas en esta Ley y en sus normas de desarrollo, medidas que promuevan la corrección de las posibles deficiencias estructurales del sistema de transportes, tendiendo a la eli-

minación de las insuficiencias y de los excesos de capacidad, y vigilando la implantación y mantenimiento de servicios o actividades del transporte, acordes con las necesidades de la demanda.

Artículo 14.

El Gobierno podrá suspender, prohibir o restringir total o parcialmente, por el tiempo que resulte estrictamente necesario, la realización de alguna o algunas clases de servicios o actividades de transporte objeto de la presente Ley, ya fueren de titularidad pública o privada, por motivos de defensa nacional, orden público, sanitarios [(2)]. Dichas medidas podrán, en su caso, justificar la procedencia de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.

CAPÍTULO II
Programación y planificación

Artículo 15.

1. La Administración podrá programar o planificar la evolución y desarrollo de los distintos tipos de transportes terrestres, a fin de facilitar el desarrollo equilibrado y armónico del sistema de transportes.

2. Los programas o planes contendrán especialmente previsiones sobre las siguientes cuestiones:

a) Los servicios o actividades de gestión pública directa.

b) El diseño general o parcial de la red de transportes regulares o de sus ejes básicos en el transporte de viajeros por carretera y de la Red Nacional integrada en el transporte ferroviario.

c) Las restricciones o condicionamientos para el acceso al mercado, si procedieran.

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

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

Artículo 16.

1. El procedimiento de elaboración y aprobación de los programas o planes previstos en el artículo anterior, se determinará reglamentariamente. En todo caso existirán los trámites de información pública, e informe del Consejo Nacional de Transportes, regulado en el artículo 36.

2. Los órganos administrativos competentes elaborarán, en desarrollo de los planes de transportes aprobados, y tras la aplicación de métodos de selección de inversiones, esquemas directores que contengan las redes de transportes definidas y previstas, así como las prioridades referentes a su modernización, adaptación y ampliación, referidas a su período de vigencia.

---

(2) El inciso final de la primera parte del párrafo fue declarado nulo por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.

Capítulo III
Régimen económico-financiero de los servicios y actividades de transporte terrestre

Artículo 17.

1. Las empresas prestadoras de los servicios de transporte público a los que se refiere la presente Ley o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, llevarán a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándolos de acuerdo con las condiciones en su caso establecidas, a su riesgo y ventura, con las excepciones que en su caso se establezcan en relación con las empresas públicas ferroviarias.

2. No obstante lo previsto en el punto anterior, en los transportes públicos prestados mediante concesión administrativa serán aplicables en relación con las cuestiones a las que dicho punto se refiere, las disposiciones de la legislación de contratos del Estado, sobre régimen económico del contrato de gestión de servicios públicos, en concordancia con los preceptos de esta Ley.

Artículo 18.

1. La Administración de transportes podrá establecer tarifas obligatorias o de referencia para los transportes públicos y actividades auxiliares y complementarias del transporte regulados en esta Ley. Las citadas tarifas podrán establecer cuantías únicas o bien límites máximos, mínimos o ambos. De no existir tarifas, la contratación deberá realizarse a los precios usuales o de mercado del lugar en que la misma se lleve a cabo.

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

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

4. La falta de tarifas obligatorias establecidas por la Administración de transportes para determinados servicios o actividades de transporte, motivada por la inexistencia de razones que justifiquen dichas tarifas desde la perspectiva de la ordenación del transporte, no será óbice para la aplicación de los regímenes de precios intervenidos establecidos en la legislación de control de precios, cuando la repercusión de los mismos en el sistema económico general lo justifique, realizándose en este caso directamente sobre los precios que pretendan aplicar las empresas, los controles previstos en la legislación general de precios.

Artículo 19.

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

2. La estructura tarifaria se ajustará a las características del transporte o de la actividad auxiliar o complementaria del mismo de que en cada caso se trate, y se configurará de forma que fomente la inversión, la seguridad y la calidad.

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

La revisión podrá ser individualizada o de carácter general para los transportes de una determinada clase, y procederá cuando hayan sufrido variación las partidas que integran la estructura de costes de modo que se altere significativamente el equilibrio económico del servicio o de la actividad, impidiéndose atender las finalidades previstas en el punto 1.

Tanto la fijación inicial como las sucesivas revisiones de las tarifas deberán realizarse teniendo en cuenta la situación, las modificaciones y la interacción recíproca del conjunto de variables que se determinen como elementos integrantes de la estructura tarifaria.

4. No obstante lo previsto en el punto 1 anterior, excepcionalmente podrán establecerse, en los servicios en los que existan motivos económicos o sociales para ello, tarifas a cargo del usuario más bajas de las que resultarían por aplicación de lo dispuesto en dicho punto, estableciéndose un régimen especial de compensación económica u otras fórmulas de apoyo a las correspondientes empresas por parte de las Administraciones afectadas o interesadas. Dicho régimen especial de apoyo podrá extenderse a otras clases de transporte por razones de perfeccionamiento tecnológico o mejoras del sistema de transporte que se lleven a cabo en supuestos determinados.

En ningún caso se admitirán subvenciones o apoyos que cubran déficit imputables a una inadecuada gestión empresarial.

5. No obstante, lo dispuesto en el número 3 de este artículo, dentro del segundo trimestre de cada año, la Administración procederá a una revisión de carácter general de las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en régimen de concesión, la cual se ajustará a las siguientes reglas:

a) Dicha revisión tendrá como fundamento la modificación de los precios calculada como la variación anual de la media de los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística en el año natural anterior de los índices de precios al consumo (grupo general para el conjunto nacional) sobre la misma medida del año precedente (en adelante ΔIPC_{medio}) y la modificación del número de viajeros-kilómetro realizados en cada concesión en el año natural anterior (en adelante Vkm_r) en relación con la misma magnitud correspondiente al año precedente (en adelante Vkm_{r-1}).

A estos efectos, la revisión se realizará calculando el coeficiente C, mediante la expresión:

$$C = 1 + \Delta IPC_{medio} - X,$$

Donde ΔIPC_{medio} figurará expresado en tanto por uno con el signo que corresponda y el valor X viene dado por:

$$X = 1/100\ [(\ Vkm_r - Vkm_{r-1}) / Vkm_{r-1}]$$

Donde Vkm_r se referirá al año natural anterior a la revisión y $Vkm_{r-1\ al\ año}$ inmediatamente anterior a aquél, estando en todo caso limitado su valor por la siguiente fórmula expresada en porcentaje:

$$0 \leq X \leq 1$$

El coeficiente C se aplicará a las tarifas vigentes en cada una de las concesiones (T_{t-1}) de forma que la tarifa revisada (T_t) para cada momento sea:

$$T_t = T_{t-1} \bullet C$$

b) Las revisiones tarifarias realizadas en ejecución de lo dispuesto en este número no estarán sujetas al régimen establecido en el artículo 16 del Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio, de Medidas Urgentes de Carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica.

Los Ministros de Fomento y Economía podrán establecer mediante Orden conjunta las especificaciones que, en su caso, consideren necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este número.

6. La falta de aportación por parte de un concesionario de los datos estadísticos relativos a una concesión en los términos reglamentariamente establecidos tendrá como consecuencia, independientemente de las sanciones a que legalmente hay lugar, que no se revise la tarifa de esa concesión hasta que dicha falta sea subsanada.

La omisión, el error o la falsedad en los referidos datos aportados por el concesionario tendrá como consecuencia, independientemente de la sanción a que, en su caso, pudiera haber lugar conforme a lo legalmente establecido, que, una vez detectados aquéllos, se proceda a rectificar la tarifa revisada que se hubiera calculado tomando en cuenta tales datos, así como todas las que, en su caso, se hubiesen aprobado con posterioridad.

7. A efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general, deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

Los Ministros de Fomento y Economía podrán establecer mediante orden conjunta las especificaciones que, en su caso, consideren pertinentes para el exacto cumplimiento de lo dispuesto en este número [(3)].

Artículo 20.

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

2. Cuando se realice la imposición de obligaciones de servicio público, ya consistan las mismas en reducciones o bonificaciones tarifarias o en la prestación de servicios o realización de

(3) Apartados 5, 6 y 7 redactados por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre.

actividades económicamente no justificados, la Administración vendrá obligada a compensar a las empresas del coste de la obligación, a no ser que la misma venga impuesta expresamente en el título habilitante con el carácter de no indemnizable con cargo a aportaciones económicas distintas de las tarifarias.

Artículo 21.

1. En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos deberán estar cubiertos por un seguro, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia, en la medida en que dichos daños no estén indemnizados por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la Ley de Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor [(4)].

2. La Administración podrá, asimismo, establecer la obligatoriedad de que las empresas y agencias de transporte suscriban un seguro que cubra su responsabilidad derivada del cumplimiento del contrato de transporte de mercancías en los términos y con los límites que se determinen por la Administración. Reglamentariamente podrán establecerse fórmulas de coordinación de dicho seguro con el que cubra los riesgos, que hubiera de soportar el cargador, incluso a través de la unificación de ambos.

3. El importe de los seguros previstos en este artículo tendrá la consideración de gasto de explotación, y será por tanto repercutible en las correspondientes tarifas.

Artículo 22 [(5)].

1. A los efectos señalados en esta ley, se entiende por cargador o remitente la persona, física o jurídica, que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo.

Cuando la realización del transporte fuera requerida al porteador por el personal de una empresa en el ejercicio de las funciones que en ésta tenga atribuidas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que contrata en nombre de dicha empresa, correspondiendo, por consiguiente, a ésta la posición de cargador en el contrato.

En los demás casos, se presumirá, salvo prueba en contrario, que la persona que requiere los servicios del porteador contrata el transporte de las mercancías en nombre propio, asumiendo la posición de cargador en el contrato.

Por su parte, se entiende por expedidor la persona, física o jurídica, que entrega las mercancías al porteador para su transporte. Podrá ser expedidor de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

Por consignatario o destinatario se entiende la persona, física o jurídica, a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte una vez finalizado éste. Podrá ser consignatario de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

---

(4) Apartado 1 redactado por la Ley 14/2000, de 30 de diciembre.

(5) Artículo redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

2. En los servicios de transporte de mercancías por carretera de carga completa las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador o remitente y del consignatario, salvo que expresamente se pacte otra cosa antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga o descarga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba y desestiba de las mercancías.

Los referidos cargador o remitente y consignatario serán, asimismo, responsables de los daños ocasionados como consecuencia de las deficiencias que se produzcan en las operaciones que les corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el párrafo anterior.

No obstante, la referida responsabilidad corresponderá al porteador, tanto si previamente medió pacto expreso al efecto como en caso contrario, en todos aquellos supuestos en que haya sido él mismo, o el personal de él dependiente, quién hubiese realizado las operaciones a que se refieren los párrafos anteriores. Asimismo, responderá el porteador de los daños sufridos por las mercancías transportadas como consecuencia de una estiba inadecuada, aún cuando tal operación se hubiera realizado por el cargador o remitente, si éste la llevó a cabo siguiendo las instrucciones impartidas por aquél.

3. En los servicios de carga fraccionada, entendiéndose por tales aquellos en los que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, etc., las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte otra cosa y, en todo caso, la estiba y desestiba de las mercancías, serán por cuenta del porteador.

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

4. En cualquiera de los supuestos contemplados en los dos apartados anteriores, los titulares de la actividad que se desarrolle en los lugares en que las mercancías deban ser puestas a bordo del vehículo o descargadas de éste, tanto si se trata del propio cargador o remitente o del destinatario como si se trata de un mero expedidor o consignatario material del envío, deberán tener prevista la organización pertinente y contar con los medios necesarios en función del número de envíos que expidan o reciban y sus características, así como las de los vehículos utilizados para su transporte, para que, salvo en supuestos en que medie fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al porteador, las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga de dichos vehículos no requieran de un plazo superior a dos horas, contadas desde su presentación en los términos requeridos por el contrato para ser cargados o descargados.

Cuando, como consecuencia del incumplimiento de tal obligación por parte del titular del lugar de que se trate, el vehículo haya de esperar un plazo superior hasta que se dé por finalizada su carga y estiba o desestiba y descarga, el porteador podrá exigirle una indemnización en concepto de paralización, en los términos señalados en el apartado 6 de este artículo.

A tal efecto, se presumirá que cualquier paralización superior al plazo anteriormente señalado es responsabilidad del titular del lugar en que las operaciones de carga y descarga hayan de ser realizadas, y, consecuentemente, éste no podrá excusarse del pago de dicha indemnización, salvo que pruebe la concurrencia de fuerza mayor, caso fortuito o causa imputable al porteador.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los números anteriores, reglamentariamente y previo informe del Comité Nacional de Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrán establecerse limitaciones por razones de seguridad en relación con la par-

ticipación activa en la realización de operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga por parte de los conductores de los vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase "C+E".

6. Salvo que en el correspondiente contrato se hubiese pactado expresamente una indemnización distinta para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al transportista, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al salario mínimo interprofesional/día multiplicado por 1,2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta a tal efecto las dos primeras horas de paralización ni se computen más de 10 horas diarias por este concepto.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, las horas que, a tenor de lo anteriormente señalado, hayan de computarse a tal efecto en el tercer día y siguientes serán indemnizadas en cuantía equivalente a la anteriormente señalada, incrementada en un 50 por ciento.

Artículo 23 [(6)].

1. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de mercancías por las pérdidas o averías que sufran éstas, estará limitada como máximo a la cantidad de 4,5 euros por kilogramo. La responsabilidad de dichos porteadores por los retrasos en la entrega de las mercancías no podrá exceder, salvo pacto en contrario, del precio del transporte.

2. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de viajeros por las pérdidas o averías que sufran los equipajes de éstos estará limitada como máximo a 14,5 euros por kilogramo. Su responsabilidad por las pérdidas o averías que sufran los encargos que transporten se regirá por las condiciones señaladas en el apartado 1 de este artículo en relación con el transporte de mercancías.

A tal efecto, se entiende por equipaje cualquier objeto o conjunto de objetos que, a petición del viajero, acompañen a éste durante el viaje a bordo de la bodega, la baca o remolque del mismo vehículo. Se entiende por encargo cualquier objeto que la empresa transportista se obliga a transportar por cuenta ajena a bordo del vehículo que realice el servicio de que se trate, cuando dicho objeto no guarde relación directa con ninguno de los viajeros que ocupan plaza en el mismo vehículo.

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

(6) Artículo redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

3. Reglamentariamente se establecerá un procedimiento simplificado de depósito, y en su caso enajenación, de las mercancías no retiradas o cuyos portes no sean pagados a fin de garantizar la percepción por el transportista de los mismos.

Artículo 24.

1. Los contratos de transporte de viajeros, de carácter individual o por asiento, se entenderán convenidos de conformidad con las cláusulas de los contratos tipo que en cada caso apruebe la Administración, y se formalizarán a través de la expedición del correspondiente billete.

2. Asimismo, la Administración podrá aprobar contratos tipo en relación con los transportes de mercancías o de viajeros contratados por vehículo completo y con los arrendamientos de vehículos, siendo sus condiciones aplicables, únicamente de forma subsidiaria o supletoria, a los que libremente pacten las partes de forma escrita en el correspondiente contrato.

Capítulo IV
Coordinación entre los distintos modos de transporte terrestre y transporte combinado

Artículo 25.

Con objeto de dar cumplimiento a los principios expresados en el artículo 3 de esta Ley, la Administración procurará la armonización de las condiciones de competencia de los distintos tipos de transporte terrestre entre sí y entre éstos y los demás modos de transporte, realizando, en su caso, las actuaciones precisas tendentes a su coordinación y complementación recíproca.

Artículo 26.

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes, podrá excepcionalmente, por razones extraordinarias de interés público que lo justifiquen, adoptar, durante el tiempo que resulte preciso, medidas tendentes a que se realice un desplazamiento o trasvase entre modos de transporte en el tráfico de determinadas mercancías.

Artículo 27.

1. Reglamentariamente y siempre que ello resulte justificado por razones objetivas de interés público, inherentes a la necesidad de posibilitar o favorecer una más adecuada prestación y desarrollo del transporte, podrá establecerse un régimen especial para las empresas que lleven a cabo transporte en un determinado modo, que permita a las mismas complementar dicho transporte con el realizado en un modo diferente, siempre que éste sea antecedente o continuación de carácter complementario del realizado en el otro.

2. A través del referido régimen especial podrá autorizarse a las citadas empresas a realizar funciones normalmente reservadas a las agencias de transporte, contratando, en nombre propio, con transportistas debidamente autorizados, la realización en un determinado modo de transporte complementario al que directamente lleven a cabo ellas mismas en modos diferentes.

Artículo 28.

1. Se considera transporte combinado o sucesivo aquel en que existiendo un único contrato con el cargador o usuario es realizado materialmente de forma sucesiva por varias empresas porteadoras en uno o varios modos de transporte.

2. La contratación del transporte combinado podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:

a) Contratando el transporte el cargador conjuntamente con las distintas empresas porteadoras.

b) Mediante la actuación de una agencia de transporte o transitario que contrate conjunta o individualizadamente con las distintas empresas porteadoras y se subrogue en la posición de éstas frente al cargador efectivo.

c) Contratando el transporte el cargador o usuario con una de las empresas que lo realicen, la cual aparecerá como porteador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como agencia de transporte en relación con las demás empresas.

Capítulo V
Coordinación del sistema de transportes con las necesidades de la defensa y protección civil

Artículo 29.

1. De conformidad con lo establecido en la legislación reguladora de la defensa nacional, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones es el órgano de la Administración Civil del Estado con competencia en todo el territorio del Estado para ejecutar la política de defensa nacional, en el sector de los transportes, bajo la coordinación del Ministerio de Defensa y de acuerdo con lo previsto en esta Ley.

2. Por ello, y conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.4 de la Constitución, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones controlar y coordinar las actividades de las Comunidades Autónomas en materia de transportes, cuando la defensa nacional así lo requiera.

Artículo 30.

1. En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones estudiar, planificar, programar, proponer, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos se relacionen con la aportación del Ministerio a la defensa nacional, en el ámbito de los transportes.

2. De igual modo, desarrollará las mismas funciones en cuanto se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios, de acuerdo con los Planes Sectoriales de Movilización y los Planes de Movilización Ministeriales.

3. A estos efectos, por dicho Ministerio se diseñarán y se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de los transportes sean precisos.

Artículo 31.

En el ámbito de la protección civil, en su relación con la actividad de los transportes, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de acuerdo con las reglas y normas coordinadoras establecidas por el Ministerio del Interior:

— Informar y colaborar en la redacción de las disposiciones generales y las normas técnicas sobre seguridad y protección que al efecto se dicten relacionadas con la aportación de los transportes a las actividades de protección civil.

— Participar en la formulación de los criterios necesarios para establecer el catálogo de los recursos movilizables que precise la protección civil en el ámbito de los transportes, así como en la elaboración del mismo.

— Participar en la coordinación de las acciones de los órganos competentes en materia de protección civil, relacionadas con la prevención de riesgos, el control de emergencias y la rehabilitación de los servicios públicos afectados por éstas, que incidan en los transportes o en las que sea necesaria la intervención de los mismos.

— Proponer la normalización de técnicas y medios sobre transportes que sean de interés para el cumplimiento de los fines de la protección civil.

— Colaborar en la elaboración y homologación de los Planes Territoriales y Especiales de intervención en emergencias que pueden afectar a los transportes, así como a la ejecución de las previsiones relativas al empleo de éstos.

CAPÍTULO VI
La inspección del transporte terrestre

Artículo 32.

1. La actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo estará encomendada a los servicios de inspección del transporte terrestre.

2. Los miembros de la inspección del transporte terrestre, en casos de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales.

3. Sin perjuicio de la cooperación regulada en el punto anterior, en los territorios en que esté atribuida la vigilancia del transporte a la Guardia Civil, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico, existirá un número suficiente de agentes que tendrá como dedicación preferente dicha vigilancia y actuará bajo las directrices y orientaciones de los órganos superiores de los servicios de inspección del transporte. La coordinación de estas actuaciones se articulará a través de los Gobernadores civiles.

---

(7) Artículo redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

Artículo 33 [7].

1. El personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad.

2. Los hechos constatados por el personal referido en el apartado anterior tendrán valor probatorio cuando se formalice en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados.

3. Los titulares de los servicios y actividades a los que se refiere la presente ley, los titulares de empresas en cuyas instalaciones se realicen actividades de transporte terrestre o relacionadas con el mismo, así como quienes ocupen la posición de cargador o remitente, mero expedidor o destinatario o consignatario en un transporte de mercancías, los usuarios de un transporte de viajeros y, en general, las personas afectadas por sus preceptos, vendrán obligadas a facilitar al personal de 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, facturas, títulos de transporte y datos estadísticos que estén obligados a llevar, así como cualquier otra información relativa a las condiciones de prestación de los servicios realizados que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transportes. Dicha obligación alcanzará, en todo caso, a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados. Por cuanto se refiere a los usuarios del transporte de viajeros, estarán obligados a identificarse a requerimiento del personal de la inspección cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el servicio utilizado por aquéllos.

A tal efecto, los servicios de inspección podrán recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir la presentación de dicha documentación en las oficinas públicas correspondientes, así como, en su caso, la comparecencia del empresario o su representante, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo, ante las oficinas públicas cuando sea requerido para ello. A tales efectos, en las inspecciones llevadas a cabo en carretera, el conductor tendrá la consideración de representante de la empresa en relación con la documentación que existe obligación de llevar a bordo del vehículo y la información que le sea requerida respecto del servicio realizado.

Cuando la documentación que se solicite sea la acreditativa del cumplimiento de las obligaciones relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, la empresa no podrá excusarse de aportarla por la ausencia del empresario o la persona responsable de su llevanza o custodia.

La exigencia a que se refiere este punto únicamente podrá ser realizada en la medida en que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transporte terrestre.

4. Los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo, cuando existan indicios fundados de exceso de peso, manipulación o funcionamiento inadecuado imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o del limitador de velocidad u otros instrumentos de control que exista obligación de llevar instala-

dos en los vehículos, podrán ordenar su traslado hasta la báscula de pesaje, taller autorizado o zona de control que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a 30 kilómetros. No obstante, cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo, no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer.

El conductor del vehículo así requerido vendrá obligado a conducirlo, acompañado por los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas intervinientes, hasta los lugares citados, así como a facilitar las operaciones de pesaje y verificación, corriendo los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción, y, en caso contrario, de la Administración actuante.

5. Si, en su actuación, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre descubriese hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial, lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate.

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

Con objeto de conseguir la coordinación requerida para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente apartado, los órganos que ostenten competencias sobre cada una de las distintas materias afectadas deberán prestarse la asistencia activa y cooperación que resulte necesaria al efecto.

Artículo 34.

Los servicios de inspección realizarán sus funciones en relación con la totalidad de las empresas que realicen servicios o actividades de transporte o se vean afectadas por las normas de ordenación y control del transporte. Sobre las empresas públicas, su actividad inspectora se ejercerá con independencia orgánica y funcional del control interno que sobre su propia organización y actuación efectúen en su caso dichas empresas públicas.

Artículo 35.

1. La función inspectora podrá ser ejercida de oficio o como consecuencia de petición fundada de los usuarios o de sus asociaciones, así como de las empresas o asociaciones del sector del transporte.

Las asociaciones del sector del transporte podrán colaborar con los servicios de inspección en la forma que reglamentariamente se establezca.

2. Se perseguirá el aumento de la eficacia de la función inspectora a través de la elaboración periódica de planes de inspección que darán a las actuaciones inspectoras un carácter sistemático y determinarán las líneas generales directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que puedan requerir actuaciones especiales.

La elaboración de la planificación se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de

lograr una adecuada coordinación en la realización de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Asimismo, en dicha elaboración podrá recabarse la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

El departamento ministerial competente en materia de transportes podrá determinar en todo momento los criterios de actuación prioritaria de los servicios de inspección en relación con los transportes de su competencia. 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 y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquéllas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado [8].

Capítulo VII
El Consejo Nacional de Transportes Terrestres

Artículo 36.

1. Se crea el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes.

2. El Consejo estará integrado por expertos designados, en razón a su competencia, por la Administración del Estado, y por representantes: de la Administración, de las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, de las empresas ferroviarias y, en su caso, de otros modos de transporte, de los usuarios, de las Cámaras de Comercio y de los trabajadores en las empresas de transporte designados a través de los sindicatos.

3. La composición concreta, el sistema de designación de sus miembros y la organización del Consejo Nacional de Transportes Terrestres serán establecidos reglamentariamente.

4. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá coordinar su actuación con las de los Consejos Territoriales u órganos análogos que puedan crear las Comunidades Autónomas.

5. Las competencias del Consejo Nacional de Transportes Terrestres serán establecidas reglamentariamente, correspondiéndole, en todo caso, informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de Transporte, así como proponer a la Administración las medidas que se consideren pertinentes en relación con la coordinación de los transportes por carretera, y de éstos con otros modos de transporte.

Capítulo VIII
Juntas Arbitrales del Transporte

Artículo 37.

1. Como instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte se crean las Juntas Arbitrales del Transporte. Su competencia, organización, funciones y procedimiento se adecuará a lo que en la presente Ley se dispone y a lo que se establezca en las normas de desarrollo de la misma.

---

(8) Apartado 2 redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

Deberán en todo caso formar parte de las Juntas, miembros de la Administración, a los que corresponderá la presidencia, representantes de las empresas de transporte y representantes de los cargadores y usuarios.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transportes Terrestres, dirimirá los conflictos de atribuciones que puedan surgir entre las Juntas Arbitrales del Transporte.

Asimismo, dicho Ministerio asegurará la debida coordinación entre las Juntas Arbitrales del Transporte, facilitando el intercambio de información y ejerciendo cuantas otras funciones le sean atribuidas.

Artículo 38 [9].

1. Corresponde a las Juntas Arbitrales resolver, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes u otras personas que ostenten un interés legítimo en su cumplimiento.

Asimismo, les corresponderá resolver, en idénticos términos a los anteriormente previstos, las controversias surgidas en relación con los demás contratos celebrados por empresas transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte cuyo objeto esté directamente relacionado con la prestación por cuenta ajena de los servicios que, conforme a lo previsto en la presente Ley, se encuentran comprendidos en el ámbito de su actuación empresarial.

Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 6.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del servicio o actividad contratado [10].

2. El Gobierno determinará reglamentariamente el procedimiento conforme al cual debe sustanciarse el arbitraje, debiendo caracterizarse por la simplificación de trámites y por la no exigencia de formalidades especiales [11].

3. Las Juntas Arbitrales realizarán, además de la función de arbitraje a la que se refieren los puntos anteriores, cuantas actuaciones les sean atribuidas.

CAPÍTULO IX
Los usuarios del transporte

Artículo 39.

(9) Artículo redactado por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

(10) Párrafo tercero del apartado 1 redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

(11) Apartado 2 redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

1. Los usuarios participarán, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y en la legislación específica de consumidores y usuarios, en el procedimiento de elaboración de las disposiciones y de las resoluciones administrativas referentes al transporte que les afecten, en la forma que reglamentariamente se determine.

2. La Administración fomentará la constitución y desarrollo de asociaciones de usuarios y potenciará su participación en la planificación y gestión del sistema de transporte.

Artículo 40.

1. La Administración mantendrá informados a los usuarios de las prestaciones del sistema de transportes que en cada momento se encuentren a disposición de los mismos, así como de sus modificaciones.

2. Asimismo, la Administración elaborará el catálogo de los derechos y deberes de los usuarios del transporte, cuya difusión y cumplimiento se tutelará por ésta. Los citados deberes vendrán fundamentalmente determinados por el establecimiento de las condiciones generales de utilización del servicio y de las obligaciones de los usuarios.

Artículo 41.

1. La Administración establecerá las condiciones generales que habrán de cumplir los usuarios, así como las obligaciones de los mismos en la utilización de los transportes terrestres.

2. El incumplimiento de las condiciones y obligaciones a que se refiere el punto anterior se sancionará conforme a lo previsto en el apartado i) del artículo 142 y en el artículo 173.

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

CAPÍTULO PRIMERO
Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo

Sección 1.ª Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional

Artículo 42.

1. El transporte público por carretera definido en el artículo 62 de esta Ley, así como las actividades auxiliares y complementarias del mismo, únicamente podrán ser llevados a cabo por las personas que reúnan los siguientes requisitos:

a) Tener la nacionalidad española o bien la de un Estado de la Unión Europea o de otro país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Acuerdos, Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito, o, en otro caso, contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad de transporte en nombre propio [12].

(12) Letra a) redactada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

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

2. El Gobierno podrá exonerar del cumplimiento de las condiciones a que se refiere el punto anterior, o de alguna de las mismas, o bien establecer procedimientos sumarios o simplificados para acreditar dicho cumplimiento en relación con:

a) Los transportes de viajeros realizados por personas o empresas cuya actividad principal no sea la de transportista o que no tengan carácter comercial y que tengan una débil incidencia en el mercado de los transportes.

b) Transportes nacionales de mercancías que en razón de la naturaleza de la carga o de su ámbito territorial reducido tengan una débil incidencia en el mercado de los transportes.

c) Transportes de viajeros realizados en vehículos con una capacidad inferior a diez plazas incluida la del conductor, así como transportes de mercancías realizados en vehículos cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas o cuyo peso máximo autorizado no sobrepase las seis toneladas, pudiendo ser rebajados por el Gobierno estos límites.

d) Las actividades de arrendamiento de vehículos, agencias de viajeros, estaciones de viajeros y de mercancías y centros de información y distribución de cargas.

En tanto el Gobierno no realice una determinación expresa, en relación con los transportes y actividades a que se refieren los anteriores apartados c) y d), no serán exigibles para la realización de los mismos los requisitos a que se refiere el presente artículo.

3. Cuando se trate de empresas individuales cuyo titular no cumpla el requisito de capacitación profesional, dicho requisito podrá ser satisfecho mediante el cumplimiento del mismo por otra persona que de forma efectiva y permanente dirija la empresa. Dicha persona deberá cumplir asimismo el requisito de honorabilidad, pero sin que ello signifique que el propietario quede exonerado del mismo.

Cuando se trate de empresas o entidades colectivas, el requisito de honorabilidad deberá ser cumplido por la totalidad de las personas que, de forma efectiva y permanente, dirijan la empresa, bastando, en cuanto al requisito de capacidad profesional, que el mismo sea cumplido por alguna de éstas.

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

Artículo 43.

1. Se entiende por capacitación profesional la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista.

Reglamentariamente se determinarán:

a) Los conocimientos mínimos exigibles.

b) El modo de adquirir dichos conocimientos.

c) El sistema de comprobación por la Administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos, así como la expedición de los documentos que acrediten dicha capacitación.

2. La Administración, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, podrá autorizar la continuación, durante un período máximo de un año, prorrogable por seis meses en casos particulares debidamente justificados, de los servicios o actividades de transporte a que se refiere el punto 1 del artículo primero, aun cuando no se cumpla el requisito de capacitación profesional, en los casos de muerte o incapacidad física o legal de la persona que hasta entonces hubiera cumplido dicho requisito.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Administración podrá reconocer con carácter definitivo el requisito de capacitación profesional a las personas a las que dicho párrafo se refiere, siempre que las mismas tengan una experiencia práctica de al menos tres años en la gestión efectiva de la empresa.

Artículo 44.

A los efectos previstos en la presente Ley, 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 la pena.

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

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

Artículo 45.

La capacidad económica consiste en la disposición de los recursos financieros y de los medios materiales necesarios para la puesta en marcha y adecuada gestión de la actividad de que se trate en los términos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 46.

La determinación de la capacitación profesional y en su caso de la capacidad económica podrá ser establecida de forma variable según el específico carácter del transporte o de la actividad de que en cada caso se trate, atendiendo, fundamentalmente, a la naturaleza, clase, intensidad, volumen y ámbito territorial de los servicios o actividades que se pretendan desarrollar.

Sección 2.ª Títulos administrativos habilitantes para el ejercicio profesional

Artículo 47.

1. Para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo será necesaria la obtención del correspondiente título administrativo que habilite para los mismos. No obstante, el Gobierno podrá exonerar de dicho requisito a los transportes privados, y públicos discrecionales de mercancías, que por realizarse en vehículos con pequeña capacidad de carga tengan una escasa incidencia en el sistema general de transporte.

2. Los referidos títulos habilitantes revestirán, para las distintas clases de servicios o actividades de transporte, la forma jurídica que expresamente se establezca en la regulación específica de cada una de ellas.

Artículo 48.

1. Para el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte público, o para la realización de actividades auxiliares y complementarias del mismo será necesario, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Cumplir los requisitos previstos en el punto 1 del artículo 42.

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

c) Cumplir, en su caso, aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad, que expresamente se establezcan en relación con las distintas clases o tipos de títulos habilitantes.

2. La pérdida de cualquiera de los requisitos previstos en el apartado a) del punto 1 anterior, salvo lo dispuesto en el punto 2 del artículos 43, así como el incumplimiento reiterado de alguno de los requisitos previstos en los apartados b) y c) del mismo, determinará la revocación por la Administración de los correspondientes títulos habilitantes.

Artículo 49.

1. Como regla general, la oferta de transporte se regirá por el sistema de libre concurrencia. Esto, no obstante el sistema de acceso al mercado del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, podrá ser restringido o condicionado por la Administración, en las formas previstas en esta Ley, en los siguientes supuestos:

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

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

c) Cuando el adecuado funcionamiento del sistema de transporte exija un dimensionamiento idóneo de la capacidad de las empresas.

d) Cuando existan razones de política económica general ligadas a la mejor utilización de los recursos disponibles.

e) Cuando el funcionamiento del sistema de transportes en su conjunto pueda ser perjudicado.

2. Unicamente podrán permitirse actuaciones de exclusividad, en el mercado de transportes de viajeros, cuando se trate de servicios cuya naturaleza o características determinen que su establecimiento o continuidad exijan, para asegurar una adecuada satisfacción de las necesidades de la comunidad, la exclusión del régimen de concurrencia.

Artículo 50.

1. Las medidas limitativas a que hace referencia el artículo 49 podrán ser adoptadas bien en forma general, o bien parcialmente en relación con determinados tipos de servicios o actividades, pudiendo, asimismo, circunscribirse a áreas geográficas concretas.

2. Las referidas medidas limitativas podrán establecerse bajo alguna o algunas de las siguientes modalidades:

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

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

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

Artículo 51.

1. El otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la realización de los transportes y las actividades auxiliares y complementarias regulados en esta Ley tendrá carácter reglado, por lo que, cuando se cumplan los requisitos previstos en el punto 1 del artículo 48, así como los exigidos por las normas específicas reguladoras de cada servicio o actividad, deberá realizarse dicho otorgamiento, siempre que no se dé alguna de las causas de restricción o limitación determinadas legalmente.

No obstante lo anterior, cuando se trate de servicios de transporte de viajeros asumidos por la Administración, que ésta gestione indirectamente, mediante concesión, podrá la misma decidir sobre la conveniencia del establecimiento del servicio.

2. Cuando se establezcan las limitaciones previstas en los artículos anteriores, el reparto de los cupos o contingentes o la fijación de las condiciones, obligaciones o restricciones, según sus diversas modalidades, se realizará de acuerdo con criterios preestablecidos de carácter objetivo, quedando en todo caso prohibido a la Administración el otorgamiento o distribución discrecional de los correspondientes títulos habilitantes.

Artículo 52.

1. Los títulos habilitantes a los que se refiere esta sección únicamente podrán transmitirse válidamente a personas distintas de aquellas a las que fueron originariamente otorgados cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 48, salvo lo previsto en el punto 2 del artículo 42.

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

c) Que no se trate de títulos habilitantes referidos a modalidades de transporte que, en razón de su carácter internacional u otras condiciones específicas, el Gobierno haya establecido su intransmisibilidad.

2. La transmisión estará en todo caso subordinada a que la Administración dé previamente su conformidad a la misma, realizando la novación subjetiva del título habilitante en razón al cumplimiento de los requisitos previstos en el punto 1 anterior.

Sección 3.ª Requisitos generales de ejercicio de la actividad

Artículo 53.

1. Las personas que obtengan cualquiera de los títulos habilitantes precisos para la realización de servicios de transporte por carretera o actividades auxiliares o complementarias del mismo reguladas en esta Ley, deberán ser inscritas en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte que a tal efecto existirá en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. La inscripción de dichos títulos constituirá requisito indispensable para el ejercicio de la actividad a que se refiere el título inscrito.

2. Los datos y circunstancias que deben ser objeto de inscripción, así como la organización y funcionamiento del Registro serán establecidos reglamentariamente, debiendo permitir en todo caso el tratamiento informatizado de los datos que consten en el mismo.

3. La inscripción en el Registro deberá efectuarse o promoverse por el órgano administrativo que expida el correspondiente título habilitante, o que realice la actuación administrativa que motive el hecho a inscribir. A través de los oportunos convenios se establecerán los mecanismos necesarios para coordinar con el Registro General los Registros Territoriales que puedan establecer las Comunidades Autónomas para la inscripción de las personas que obtengan títulos habilitantes de su competencia.

El Registro será público en los términos que reglamentariamente se establezcan.

4. Deberán ser objeto de inscripción en el Registro los vehículos dedicados a la realización de transporte, de acuerdo con lo que se establezca por la Administración.

Artículo 54.

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

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

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

3. Como vehículos que realizan el transporte y que habrán de estar amparados por los correspondientes títulos habilitantes se considerarán en todo caso los vehículos con capacidad de tracción propia. La utilización de remolques y semirremolques, sin perjuicio de tener en cuenta su capacidad de carga, será libre, no precisando título habilitante específico.

Artículo 55 (13).

Los vehículos con los que se realicen los transportes públicos y privados regulados en esta ley, y, en su caso, las cargas transportadas en los mismos, deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad reguladora de dichas materias.

Cuando la adecuada prestación de determinados servicios de transporte lo hagan conveniente, la Administración podrá establecer en relación con los vehículos con los que los mismos se realicen y con las cargas transportadas, ya sean éstas divisibles o no, condiciones específicas adicionales o diferentes.

El Gobierno podrá establecer, a propuesta de los ministros competentes, normas especiales de seguridad en relación con aquellas modalidades de transporte que por sus específicas características o naturaleza así lo aconsejen.

Artículo 56 (14).

La Administración podrá imponer, como requisito previo al otorgamiento de los títulos habilitantes para la realización de los servicios de transporte discrecional o actividades auxiliares o complementarias del mismo, que las personas a quienes hayan de ser otorgados garanticen el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades administrativas inherentes a los mismos, bien mediante la constitución de una fianza o por otro medio, cuando se den circunstancias que así lo aconsejen en relación con todos o con una determinada clase de los referidos títulos.

CAPÍTULO II
Colaboración con la Administración y cooperación entre empresas

Sección 1.ª Colaboración con la Administración

Artículo 57.

1. Las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, legalmente constituidas, podrán colaborar con la Administración en

(13) Artículo redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

(14) Artículo redactado por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

la realización de las funciones públicas de ordenación y mejora del funcionamiento del sector, en la forma prevista en esta Ley y en sus normas de desarrollo.

2. Para la colaboración de las asociaciones profesionales en el ejercicio de funciones públicas, previstas en el punto anterior, y para formar parte del Comité Nacional de Transporte por Carretera regulado en el siguiente artículo, será necesaria su previa inscripción en la sección que a tal fin existirá en el Registro General regulado en el artículo 53.

3. Reglamentariamente se fijarán los criterios a través de los cuales se hará constar en los registros a que se refiere el punto anterior la representatividad de las distintas asociaciones profesionales, según el número y/o volumen de las empresas integradas en las mismas.

Artículo 58.

1. El Comité Nacional de Transporte por Carretera es una entidad corporativa de base privada, dotada de personalidad jurídica, e integrada por las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera.

El Comité Nacional orientará y armonizará los criterios de las distintas profesiones y sectores del transporte, y sin perjuicio de la colaboración directa e individualizada de las asociaciones con la Administración, será el cauce de participación integrada del sector, en aquellas actuaciones públicas que le afecten de forma general, que tengan un carácter relevante, o que supongan una importante incidencia para el mismo.

El Comité Nacional estará formado por los representantes de las asociaciones profesionales que lo constituyen.

2. La designación de los miembros del Comité Nacional se realizará democráticamente por las asociaciones según su respectiva representatividad, siguiendo los criterios que se establezcan por la Administración.

3. El Comité Nacional aprobará su Reglamento de Organización y Funcionamiento, el cual deberá ser autorizado por la Administración y ajustarse a las normas que reglamentariamente se señalen, las cuales garantizarán su carácter democrático. Dentro del Comité Nacional, podrán establecerse distintas secciones correspondientes a las diferentes clases de los servicios o actividades de transporte. En todo caso, el sistema de funcionamiento y actuación posibilitará que las posiciones minoritarias sean suficientemente recogidas, y puedan ser conocidas y ponderadas por la Administración.

Artículo 59.

En el ejercicio de su función de servir de cauce de participación integrada del sector en el ejercicio de las funciones públicas que le afecten, corresponderán al Comité Nacional del Transporte por Carretera las siguientes competencias:

a) Informar en los procedimientos de fijación de tarifas y proponer en su caso a la Administración las que considere que deben aplicarse en los distintos servicios y actividades de transporte.

b) Informar a petición de la Administración en el procedimiento de imposición de las sanciones que lleven aparejada la revocación definitiva de la autorización o la caducidad de la concesión.

c) Colaborar con la Administración en la forma que se prevea por ésta en relación con la capacitación profesional y con la gestión de la declaración de porte u otros documentos de control de transporte.

d) Promover y colaborar con la Administración en la creación de centros de información y distribución de cargas y estaciones de transportes por carretera.

e) Evacuar cuantas consultas le sean realizadas por la Administración.

f) Participar en representación de la empresas y asociaciones de transporte en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte.

g) Realizar cuantas otras funciones le sean legal o reglamentariamente atribuidas.

Sección 2.ª Agrupación y cooperación entre empresas

Artículo 60.

1. La Administración promoverá la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas.

2. Los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades de transporte regulados en esta Ley podrán ser otorgados directamente a las entidades cooperativas de trabajo asociado, siempre que éstas cumplan los requisitos generales exigidos para dicho otorgamiento.

3. Los transportistas poseedores de los títulos habilitantes regulados en esta Ley deberán transmitirlos a las entidades cooperativas de trabajos asociados de las que formen parte, y en su caso posteriormente recuperarlos, cuando se produzca su baja en las mismas, con sujeción a los requisitos que se determinen por la Administración. Se establecerán, en todo caso, condiciones especiales para la recuperación de las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional que hubieran sido transmitidas por sus socios a la cooperativa, cuando éstas hubieran servido de base para el otorgamiento y realización de servicios regulares de los que sea adjudicataria la propia cooperativa.

Artículo 61.

1. Las personas habilitadas para la prestación de servicios discrecionales de transporte de mercancías o viajeros podrán establecer cooperativas de transportistas, considerándose incluidas dentro de las funciones atribuidas por su normativa específica, las de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios. Dichas cooperativas contratarán la prestación de los referidos servicios discrecionales en nombre propio, debiendo los mismos ser efectuados en todo caso, sin más excepciones que los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, por alguno de sus socios que cuente con el correspondiente título administrativo que habilite para la referida prestación. En este caso, en el contrato de transporte con el usuario, aparecerá como porteador la cooperativa, y las relaciones de ésta con el socio poseedor del título habilitante que materialmente realice el transporte, se regirán por las normas y reglas reguladoras de la cooperativa.

Las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye al transportista corresponderán al socio titular de la correspondiente autorización, que materialmente realice el

transporte. La cooperativa asumirá las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye a los intermediarios.

2. Para la realización de las actividades a las que se refiere el punto 1 de este artículo, y el artículo anterior, las cooperativas deberán estar inscritas en la correspondiente sección especial que a este efecto existirá en el Registro General regulado en el artículo 53, debiendo cumplir, asimismo, las condiciones especiales que se determinen por la Administración.

3. La Administración establecerá los requisitos que habrán de reunir las sociedades de comercialización, y en su caso reglas específicas de funcionamiento de las mismas. Las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización deberán cumplir el requisito de capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte.

TÍTULO III
De los servicios y actividades del transporte por carretera

CAPÍTULO PRIMERO
Clasificación

Artículo 62.

1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.

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

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

Artículo 63.

1. Por razón de su objeto los transportes pueden ser:

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

b) De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

c) Mixtos, cuando estén dedicados al desplazamiento conjunto de personas y de mercancías en vehículos especialmente acondicionados a tal fin, que realicen el transporte con la debida separación. Los transportes mixtos se regirán por las disposiciones de la presente Ley que resulten aplicables a su específica naturaleza, según lo que reglamentariamente se establezca.

2. Los transportes de viajeros podrán conducir objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros y los transportes de mercancías, personas distintas del conductor, cuando su transporte sea compatible con las características técnicas del vehículo, y el mismo sea autorizado por la Administración, en las condiciones que en cada caso se establezcan.

Artículo 64.

1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares o discrecionales.

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

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

2. Los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discrecionales, aun cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario y horario.

Artículo 65.

1. Los transportes se clasifican según el ámbito en que se realicen, en interiores e internacionales.

2. Son transportes interiores los que tienen su origen y destino dentro del territorio del Estado español, discurriendo como regla general íntegramente dentro de éste, si bien, por razón de sus rutas y en régimen de transporte multimodal podrán atravesar aguas o espacios aéreos no pertenecientes a la soberanía española.

3. Son transportes internaciones aquellos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros.

Artículo 66.

1. En razón a la especificidad de su objeto y de su régimen jurídico, los transportes se clasifican en ordinarios y especiales.

2. Son transportes especiales, aquellos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social, u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales, pudiendo exigirse para su prestación conforme a lo previsto en el artículo 90 una autorización específica.

La determinación concreta de los transportes de carácter especial, así como el establecimiento de las condiciones específicas aplicables a cada uno de los mismos, se realizará en las normas de desarrollo de la presente Ley. En todo caso se considerarán transportes especiales el de mercancías peligrosas, productos perecederos cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos bajo temperatura dirigida, el de personas enfermas o accidentadas y el funerario.

Capítulo II
Los transportes públicos regulares de viajeros

Artículo 67.

Los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser:

a) Por su continuidad, permanentes o temporales.

Son transportes públicos regulares permanentes los que se llevan a cabo de forma continuada, para atender necesidades carácter estable.

Son transportes públicos regulares temporales los destinados a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien, puede darse en los mismos una repetición periódica, tales como los de ferias, mercados, vacaciones, u otros similares.

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

Son transportes públicos regulares de uso especial los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares.

Son transportes públicos regulares de uso general los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

Artículo 68.

1. Para la realización de los distintos tipos de transporte regular de viajeros, será necesario que los vehículos, con los que la misma se lleve a cabo, estén amparados además de por la concesión o autorización especial para transporte regular que en cada caso corresponda de conformidad con las disposiciones de las secciones 1.a y 2.a de este Capítulo, por la autorización habilitante para la realización de transporte discrecional de viajeros, regulada en el Capítulo III del presente Título.

2. Excepcionalmente, y de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, el requisito a que se refiere el punto anterior podrá ser exceptuado en relación con todos o parte de los vehículos con los que se presten los servicios regulares permanentes de uso general, cuando la adecuada prestación del servicio exija la dedicación exclusiva de dichos vehículos a la realización del transporte de la correspondiente concesión.

Sección 1.ª Los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general

Artículo 69.

1. Los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general, salvo en el supuesto previsto en el artículo 87, tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, debiendo ser admitidas a su utilización todas aquellas personas que lo deseen y que cumplan las condiciones reglamentarias establecidas.

2. La gestión de los servicios a que se refiere el punto anterior, se regirá, en lo no previsto en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo, por las normas generales reguladoras de la contratación administrativa.

Artículo 70.

1. 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.

2. 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 servirlas, 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. En todo caso, la creación de nuevos servicios deberá respetar 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.

Artículo 71.

1. La prestación de los servicios públicos de transporte de uso general se realizará, como regla general, por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su prestación. Sin embargo, cuando existan motivos que lo justifiquen, la Administración podrá decidir que la explotación se lleve a cabo a través de cualquiera de los restantes procedimientos de gestión de servicios públicos previstos en la legislación reguladora de la contratación administrativa.

2. No obstante lo previsto en el punto 1 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, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretenda conseguir, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico social. La apreciación de las citadas circunstancias corresponderá al Gobierno, de conformidad con el procedimiento que se determine.

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

Artículo 72.

1. Las concesiones a las que se refiere el artículo anterior, se entenderán otorgadas con carácter exclusivo, no pudiendo establecerse mientras estén vigentes otras concesiones que cubran servicios de transporte coincidentes, salvo los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés público. De igual forma se determinarán las circunstancias de apreciación de la coincidencia, poniendo especial atención a la naturaleza de los servicios y la similitud de las prestaciones de los mismos, excluyéndose en todo caso la zona de influencia de los grandes núcleos urbanos, de acuerdo con las distancias que en dicha reglamentación se establezcan.

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

3. 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 vehí-

culos e instalaciones. Dicha duración no podrá ser inferior a seis años ni superior a quince. 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 a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses [(15)].

Artículo 73.

1. Para el otorgamiento de la correspondiente concesión se seguirá el procedimiento de concurso, al cual podrán concurrir las empresas que reúnan los requisitos previstos en el artículo 48 y los que reglamentariamente, o para cada caso concreto se determinen.

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

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

Artículo 74.

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

2. En el supuesto de que la oferta, que en su caso hubiese presentado el anterior concesionario, mereciera similar valoración que otra u otras de las presentadas, deberá tener preferencia sobre las mismas, siempre que la prestación del servicio, se haya realizado en condiciones adecuadas, en los términos que reglamentariamente se determinen.

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

Artículo 75.

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

2. Reglamentariamente, o en el título concesional, se determinarán aquellas circunstancias de prestación incluidas en dicho título que pueden ser libremente modificadas por la em-

(15) Apartado 3 redactado por el Real Decreto-Ley 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transportes.

presa concesionaria, en aras de una mejor gestión del servicio, dando cuenta, en su caso, a la Administración, que podrá prohibirlas, cuando resulten contrarias al interés público, o establecer límites concretos a su ejercicio.

3. La Administración podrá realizar de oficio o a instancia de los concesionarios o de los usuarios, las modificaciones, en las condiciones de prestación, no previstas en el título concesional, y las ampliaciones, reducciones o sustituciones de itinerarios que resulten necesarios o convenientes para una mejor prestación del servicio, estando obligada a respetar, en todo caso, el equilibrio económico de la concesión. Cuando dichas modificaciones consistan en ampliaciones o hijuelas, únicamente procederán cuando constituyan un mero apéndice del servicio principal que deba prestarse en unidad de explotación con éste, o cuando carezcan de entidad propia para una explotación económicamente independiente.

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

5. El nuevo concesionario no responderá de los derechos salariales devengados con anterioridad a la asunción efectiva de los servicios, ni de las deudas a la Seguridad Social, fiscales o cualesquiera otras que hubiere contraído el empresario anterior.

Artículo 76.

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.

Dichos vehículos deberán, en todo caso, estar amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el Capítulo III de este Título para la clase y ámbito del transporte de que se trate.

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

Artículo 77.

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

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

3. Podrá asimismo, autorizarse la utilización de vehículos para servir la red de itinerarios de dos o más concesiones de distintos titulares, con tal que las mismas presenten puntos de con-

tacto y el servicio se preste sin solución de continuidad en el recorrido. Si embargo, únicamente procederá el otorgamiento de la referida autorización cuando en el correspondiente expediente quede acreditada la no procedencia de establecer como servicio independiente el itinerario correspondiente a las distintas concesiones que vaya a servir el vehículo de que se trate.

Artículo 78.5

Como regla general, las concesiones se otorgarán, únicamente, para servicios predeterminados de carácter lineal; no obstante, la Administración podrá otorgar concesiones zonales que comprenderán todos los servicios regulares permanentes o temporales y de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona, salvo los que expresamente se exceptúen. Será de aplicación a las concesiones zonales el régimen jurídico establecido para las lineales en tanto resulte compatible con su específica naturaleza.

Artículo 79.

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

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

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

Artículo 80.

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

2. Los servicios lineales cuyo itinerario discurra en más de un 50 por 100 por una zona o área de transporte, se incorporarán automáticamente a ésta una vez transcurrido el plazo de duración de la concesión o autorización especial respectiva, o antes, mediante la adecuada compensación económica, si el interés general así lo aconsejara.

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

Artículo 81.

1. Cuando existan razones objetivas de interés público que lo justifiquen, y no resulte viable o procedente el establecimiento de un nuevo servicio con independencia de los anterior-

mente existentes, la Administración podrá, de oficio o a instancia de parte, respetando el equilibrio económico de las concesiones, acordar la unificación de servicios que hayan sido objeto de concesiones independientes, a efectos de que la prestación de los mismos se haga en régimen de unidad de empresa. Cuando los servicios correspondan a concesiones otorgadas a diferentes empresas, se establecerá por vía reglamentaria el sistema que habrá de seguirse para determinar el régimen de gestión.

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

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

Artículo 82.

Las concesiones se extinguirán por las causas siguientes:

a) Transcurso del tiempo por el que hubieren sido otorgadas.

b) Incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión en los términos previstos en el punto 5 del artículo 143.

c) Muerte del empresario individual o extinción de la empresa gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de las mismas en los términos que reglamentariamente se determinen. No se considerará que se ha producido la extinción de la empresa, cuando cambie simplemente su forma jurídica, pero se mantenga aquélla en sus aspectos económico y laboral.

d) Quiebra del concesionario o suspensión de pagos que imposibilite la prestación del servicio.

e) Supresión o rescate del servicio por razones de interés público.

f) Renuncia del concesionario en los casos legal o reglamentariamente previstos.

g) Mutuo acuerdo entre la Administración y el concesionario.

h) Por las causas previstas en el artículo 48.2.

i) Aquellas que se establezcan expresamente en el contrato.

j) Unificación de varias concesiones de acuerdo con lo previsto en el artículo 81.2.

Artículo 83.

1. Cuando se decida la supresión del servicio o se den otros motivos de interés público que lo justifiquen, la Administración, previo informe del Consejo Nacional de Transportes y del Comité Nacional de Transporte por Carretera, podrá rescatar las concesiones en cualquier momento anterior a la fecha de su vencimiento. Dicho rescate dará lugar, cuando se realice sin que

haya mediado incumplimiento del concesionario que justifique la caducidad como sanción, regulada en el punto 5 del artículo 143 de esta Ley, a la indemnización que, en su caso, corresponda. La indemnización se realizará de conformidad con la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración.

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

Artículo 84.

1. Cuando se produzcan los supuestos de rescate o renuncia previstos en el artículo anterior, así como de incumplimiento determinante de la caducidad, la Administración, salvo que decida la supresión del servicio o asuma su gestión directa conforme a lo previsto en el artículo 71.2, convocará, en el menor plazo posible, nuevo concurso público para otorgar la concesión, y mientras tanto, podrá gestionar directa o indirectamente, el servicio, utilizando, cuando ello resultare necesario o conveniente, los medios personales y materiales, o cualquiera de ellos, con los que éste hubiere venido prestándose, asumiendo los resultados económicos de la explotación.

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

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

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

Artículo 85.

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

2. El régimen de intervención y sus efectos económicos cesarán si se produce la renuncia del concesionario conforme a lo previsto en el punto 2 del artículo 83, o se declara la caducidad de la concesión, produciéndose en dichos supuestos las consecuencias contempladas en el artículo 84.

Artículo 86.

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, la cual no podrá exceder del porcentaje o cuantía que reglamentariamente se determine.

Artículo 87.

1. Aquellos servicios de bajo índice de utilización en los que por falta de rentabilidad no sea posible su establecimiento, o no aparezca garantizada su adecuada realización y continuidad, manteniendo las exigencias generales reguladas en esta Sección, 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 su prestación.

2. Las autorizaciones especiales previstas en el punto anterior podrán ser para servicios lineales o zonales, y se concederán por un plazo máximo de cinco años, que podrá ser renovado, considerándose automáticamente caducadas cuando transcurra el plazo que reglamentariamente se fije, sin que el servicio sea prestado en las condiciones establecidas.

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.

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 generales establecidas en relación con las concesiones administrativas reguladas en esta sección.

5. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen específico para el otorgamiento de las autorizaciones especiales a que se refiere este artículo, así como condiciones especiales respecto a la explotación del servicio, siendo aplicable en todo lo no expresamente previsto en el régimen general de las concesiones administrativas.

Sección 2.ª Transportes regulares temporales y de uso especial

Artículo 88.

1. Se consideran transportes regulares temporales de viajeros:

1) Los que se prestan de forma continuada durante períodos de tiempo de duración limitada, tales como los de vacaciones, estacionales, o ferias y exposiciones extraordinarias.

2) Los que se prestan de forma discontinua, pero periódica a lo largo del año, tales como los de mercados y ferias, ordinarios y periódicos.

2. La prestación de servicios regulares temporales, deberá estar precedida del acuerdo sobre su establecimiento y condiciones de prestación adoptado por la Administración, de oficio o a instancia de parte. El referido establecimiento únicamente podrá acordarse cuando, por el carácter temporal o extraordinario de la demanda de transporte, esté suficientemente justificada la necesidad de establecimiento de un servicio de transporte de uso general y se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que no exista un servicio regular permanente de uso general coincidente que pueda servir adecuadamente las necesidades de transporte de que se trate.

b) Que aun existiendo servicio regular permanente de uso general coincidente, se dé alguna de las dos siguientes condiciones:

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

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

3. Los transportes regulares temporales únicamente podrán prestarse por las personas que obtengan la autorización administrativa especial que habilite para la realización de los mismos. El régimen de otorgamiento de dichas autorizaciones, que deberá ser público y objetivo, se establecerá reglamentariamente, pudiendo, asimismo, arbitrarse procedimientos para que en la realización o comercialización de dichos servicios participen conjuntamente diversas empresas o asociaciones de transportistas.

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

5. Las correspondientes autorizaciones especiales determinarán las condiciones de prestación del servicio, así como su plazo de duración, que podrá ser renovado de conformidad con lo que con carácter general se disponga.

Artículo 89.

1. Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con la correspondiente autorización especial para los mismos otorgada por la Administración. Reglamentariamente se determinará para cada tipo de estos servicios el sistema de otorgamiento, duración y extinción de las correspondientes autorizaciones, pudiendo preverse la participación de los usuarios en el procedimiento de otorgamiento de las mismas, para el cual podrá exigirse la previa contratación de aquéllos o sus representantes con el transportista solicitante de la autorización. La Administración podrá, en su caso, establecer reglas sobre dicha contratación. Las referidas autorizaciones especiales establecerán las condiciones específicas de explotación, así como su plazo de duración, que podrá ser renovado.

2. Reglamentariamente se determinarán los supuestos en los que no se procederá autorizar el establecimiento de un servicio de uso especial, por existir uno de uso general coincidente que pueda atender adecuadamente las necesidades surgidas, fundamentalmente, cuando éste sea de débil tráfico, baja rentabilidad o carácter rural, así como las condiciones en las que, en su caso, el mismo debe realizar el transporte específico del colectivo de que se trate.

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

Capítulo III
Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías

Sección 1.ª Disposiciones comunes

Artículo 90.

1. Los transportes públicos discrecionales de mercancías o de viajeros por carretera únicamente podrán realizarse por las personas que cumplan los requisitos previstos en el artículo 48 y hayan obtenido la correspondiente autorización administrativa que habilite para dicha realización, salvo lo dispuesto en el punto 1 del artículo 47.

2. Las autorizaciones se otorgarán para la realización de transportes de mercancías o de viajeros, pudiendo ser de carácter general y de carácter específico.

3. Las autorizaciones de carácter general habilitarán en todo caso para la realización de transporte discrecional de carácter ordinario y asimismo para la realización de transportes de carácter especial en relación con los cuales no se exija una autorización específica, debiendo someterse sus titulares, cuando realicen estos últimos, a las normas especiales que regulen los mismos.

4. Las autorizaciones de carácter específico habilitarán para la realización de aquellos transportes de carácter especial a los que estén expresamente referidas, pudiendo extenderse, en su caso, su validez a otros tipos de transporte.

5. Podrán establecerse diferentes clases de autorizaciones en razón al tipo de vehículos, número de plazas o capacidad de carga para los que habiliten, o de ámbito territorial al que según lo previsto en el artículo siguiente se refieran.

Artículo 91.

1. Por razón de su ámbito territorial las autorizaciones de transportes públicos discrecionales podrán ser de ámbito nacional o de radio de acción limitado.

2. Las autorizaciones de ámbito nacional habilitarán para realizar servicios de la índole de los referidos en todo el territorio nacional.

3. Las autorizaciones de radio de acción limitado habilitarán para realizar servicios en los ámbitos territoriales concretos a los que las mismas estén referidas.

La determinación de los ámbitos limitados para los que puedan otorgarse dichas autorizaciones se realizará reglamentariamente, debiendo tenerse en cuenta para su fijación criterios generales de carácter socioeconómico y de adecuada ordenación del sistema de transportes.

4. En todo caso, habrán de respetarse en la fijación de los correspondientes ámbitos las reglas de delimitación de competencia entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

Artículo 92.

1. Las autorizaciones de transporte público discrecional deberán determinar, en todo caso, la clase de transporte y el ámbito o radio de acción autorizados, y podrán ser otorgadas según las siguientes modalidades:

a) Autorización a la Empresa transportista sin condicionar el volumen del transporte permitido ni los vehículos concretos con los que el mismo haya de llevarse a cabo.

Esta modalidad de autorización únicamente podrá aplicarse a aquellos tipos o clases de transporte que no requieran limitación de la oferta o en los que baste, en su caso, la limitación en el número de empresas que acceden al mercado.

b) Autorización a la empresa transportista estableciendo un límite máximo al volumen del transporte permitido, pero sin condicionar los vehículos concretos con los que dicho transporte haya de llevarse a cabo.

Esta modalidad de autorización únicamente será de aplicación cuando, por razón de las circunstancias previstas en el artículo 49, se establezcan limitaciones a la capacidad de la oferta de transporte.

c) Autorización a la empresa transportista estableciendo limitaciones específicas en relación con los vehículos que hayan de utilizarse para el transporte, y, en su caso, con la capacidad de carga u otras características de los mismos.

Esta modalidad podrá ser utilizada en cualquiera de las dos variantes reguladas en el punto siguiente, con independencia de que se establezcan o no limitaciones en la oferta de transporte, por las causas previstas en el artículo 49. En el primer caso, se limitará el número y/o condiciones de las nuevas autorizaciones que hayan de otorgarse, mientras que en el segundo no existirán tales restricciones.

2. Las autorizaciones a que se refiere el apartado c) del punto 1 anterior podrán revestir, a su vez, las dos siguientes modalidades:

a) Estar referidas, en cada momento, a uno o varios vehículos concretos.

En este caso, se establecerá reglamentariamente el procedimiento para realizar, a instancia del autorizado, la citada referencia, a un vehículo distinto que reúna las condiciones exigibles. Dicho procedimiento posibilitará que el cambio de referencia sea realizado con el mayor grado de automatismo y simplificación de trámites.

b) No estar referidas a priori a vehículo concreto alguno, pudiendo por tanto realizar transporte, al amparo de las mismas, cualquier vehículo del que disponga el titular de la autorización, según lo previsto en el artículo 54 que reúna las condiciones exigidas en la misma.

Artículo 93.

1. Inicialmente, se aplicará a los transportes públicos discrecionales, tanto de viajeros como de mercancías, la modalidad de autorización a que se refiere el apartado a) del punto 2 del artículo anterior, en la forma que reglamentariamente se determine.

No obstante, podrá aplicarse inicialmente la modalidad a) del punto 1 del artículo anterior a aquellas clases de transporte público discrecional de viajeros o mercancías en las que, a tenor de las circunstancias del mercado, no resulte necesario limitar o condicionar el volumen de la oferta o baste limitar el número de empresas que acceden al mercado.

2. El Gobierno, en función de la variación de las circunstancias socioeconómicas y tecnológicas que puedan producirse en el futuro, teniendo en cuenta el grado de perfeccionamiento de la organización de las Administraciones Públicas, su capacidad de tratamiento de la in-

formación y la eficiencia de los instrumentos de inspección y control del sector, podrá introducir por vía reglamentaria, con vistas a la más adecuada ordenación del sistema de transportes, las variaciones que estime precisas al régimen de autorizaciones establecido en virtud del punto 1, aplicando o extendiendo a las diversas clases de transporte público discrecional cualquiera de las modalidades de autorización de entre las previstas en el artículo anterior de esta Ley, que en cada momento aconsejen los intereses públicos, en función de las características propias de cada una de dichas modalidades, tal como se configuran en dicho artículo.

3. En los supuestos en que se introduzcan variaciones en la modalidad de autorización aplicable, conforme a lo previsto en los puntos anteriores, la Administración otorgará a las empresas titulares de autorizaciones, en sustitución de las que anteriormente poseían, las necesarias de la nueva modalidad aplicada, para que la Empresa pueda seguir realizando el transporte que viniera legalmente prestando con anterioridad, con los vehículos con los que contara en el momento de decidirse la sustitución.

Artículo 94.

1. Con las limitaciones derivadas del ordenamiento jurídico general y, en su caso de la legislación de consumidores y usuarios, la actuación de los titulares de autorizaciones de transporte público discrecional se regirá por el principio de libertad de contratación.

2. No obstante lo anterior, en aquellos supuestos, individuales o generales, de absentismo empresarial, que puedan implicar trastornos importantes para el interés público, la Administración podrá establecer un régimen de servicios mínimos de carácter obligatorio.

Artículo 95.

1. Las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros o mercancías en cualquiera de sus modalidades, se otorgarán, salvo que se establezca expresamente un plazo concreto de duración para las mismas, sin limitación específica de plazo de validez, si bien ésta quedará condicionada a su visado en los períodos que reglamentariamente se establezcan, el cual no será realizado cuando las empresas no cumplan las condiciones legal o reglamentariamente exigidas para el ejercicio de la actividad.

2. No obstante lo anterior, cuando se produzcan las circunstancias previstas en el punto 1 del artículo 49, con independencia de las medidas de restricción del acceso al mercado de transporte que, en su caso, puedan adoptarse al amparo de dicho precepto, la Administración podrá, asimismo, cuando ello resulte necesario por causas de utilidad pública o interés social y previo informe del Comité Nacional de Transportes, revocar o condicionar en cualquier momento las autorizaciones anteriormente otorgadas, en la medida precisa, para procurar, con criterios objetivos, la corrección de las deficiencias del sistema de transportes.

3. Cuando la revocación prevista en el punto anterior se realice antes de que la autorización alcance la antigüedad que reglamentariamente se determine, la Administración deberá abonar al titular la indemnización correspondiente.

Artículo 96.

Las autorizaciones para la realización de los transportes regulados en este capítulo deberán expresar, como mínimo, las siguientes circunstancias:

1. Cualquiera que sea su modalidad:

a) Identificación de la persona física o jurídica titular de las mismas, y de la sede de la empresa.

b) Clase de la autorización otorgada, y modalidad de la misma de entre las previstas en el artículo 92.

c) Ámbito territorial.

d) Condiciones del servicio, obligaciones modales, restricciones de circulación y demás disposiciones específicas relativas a la actividad autorizada.

2. Autorizaciones del apartado b) del punto 1) del artículo 92.

Además de las anteriores, reseñarán las siguientes:

Pesos y, en su caso, volúmenes y dimensiones de las cargas o número de viajeros autorizados.

3. Autorizaciones del apartado c) del punto 1 del artículo 92.

Además de las señaladas en el punto 1 de este artículo, consignarán las siguientes:

Vehículos a los que estén referidas las autorizaciones o, en su caso, características de los que pueden ser utilizados al amparo de las mismas.

Artículo 97.

1. Cuando las empresas autorizadas para la realización de transportes públicos discrecionales de mercancías o de viajeros reciban demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, podrán atenderlas utilizando la colaboración de otros transportistas que dispongan de los medios necesarios, debiendo sujetarse, al efecto, a las normas que se establecen en este artículo y a las que reglamentariamente se determinen.

2. Serán de aplicación a los supuestos de colaboración entre transportistas las siguientes reglas:

a) El transportista que reciba del usuario la demanda de porte contratará con el mismo, en nombre propio, la prestación como porteador del correspondiente servicio.

b) El transportista colaborador deberá contar con la autorización administrativa habilitante para la realización del transporte de que se trate.

c) Las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye al transportista corresponderán al transportista colaborador al amparo de cuya autorización se efectúa el transporte y que materialmente lo ejecuta.

Al transportista que recibió la demanda de porte del usuario le corresponderán frente a la Administración las obligaciones y responsabilidades que la Ley atribuye a las Agencias.

Sección 2.ª Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías

Artículo 98.

Las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías habilitarán para:

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

b) Realizar en un mismo vehículo transporte en el que existan uno o varios remitentes, y uno o varios destinatarios, siempre que se observen los requisitos establecidos en su caso por la Administración, en relación con el peso, volumen, homogeneidad u otras características de las cargas, así como con el régimen tarifario aplicable.

Sección 3.ª Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros

Artículo 99.

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 lo anterior, reglamentariamente podrán determinarse los supuestos excepcionales en que, por razones de adecuada ordenación del sistema de transportes, pueda admitirse la contratación por plaza, con pago individual.

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

Capítulo IV
Los transportes privados

Artículo 100.

Los transportes privados pueden revestir las dos siguientes modalidades:

a) Transportes privados particulares.

b) Transportes privados complementarios.

Artículo 101.

1. Se consideran transportes privados particulares los que cumplen conjuntamente los dos siguientes requisitos:

a) Estar dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados.

En ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas.

b) Realizarse en vehículos cuyo número de plazas, o capacidad de carga, no exceda de los límites que reglamentariamente se establezcan.

2. Los transportes privados particulares no están sujetos a autorización administrativa, y la actuación ordenadora de la Administración únicamente les será aplicable en relación con las normas que regulen la utilización de infraestructuras abiertas y las aplicables por razón de la seguridad en su realización. Podrán darse, en su caso, asimismo, sobre dicho tipo de transportes, las actuaciones públicas previstas en el artículo 14.

Artículo 102.

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

2. Los transportes privados complementarios deberán cumplir conjuntamente las siguientes condiciones:

a) Si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o establecimiento, o haber sido vendidas, compradas, gestionada su venta o su compra, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ellas.

Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser los trabajadores o asalariados de los respectivos centros o bien los asistentes a los mismos, según su naturaleza y finalidad en los términos que reglamentariamente se determine a fin de asegurar el adecuado equilibrio del sistema de transportes. Los transportes habituales de otro tipo de usuarios se presumirán, salvo prueba en contrario, como transportes públicos.

b) El transporte deberá servir:

1. Para conducir las mercancías o las personas a la empresa o establecimiento.

2. Para expedir o enviar las mercancías o las personas de la empresa o establecimiento.

3. Para desplazar las mercancías o personas, bien en el interior de una empresa o establecimiento, bien fuera de los mismos siempre que se trate de atender a sus propias necesidades internas.

c) Los vehículos han de ser, como regla general, propiedad de las empresas o establecimientos, debiendo estar matriculados a nombre de los mismos.

No obstante, se admitirá la utilización de vehículos arrendados cuando dicha posibilidad venga impuesta por Tratados Internacionales, cuando los vehículos no superen la capacidad de carga o se cumplan los requisitos específicos de las empresas que reglamentariamente se determinen, así como en aquellos supuestos de averías de corta duración del vehículo normalmente utilizado o cuando ello resulte necesario por la insuficiencia o inadecuación de la oferta de transporte público para el transporte concreto de que se trate.

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

e) El transporte no podrá ser contratado ni facturado de forma independiente. El coste del mismo deberá en todo caso incorporarse al precio de los productos o servicios objeto de la actividad principal que realice la empresa o establecimiento.

No obstante, por excepción, la Administración podrá permitir la percepción independiente del precio del transporte, cuando se trate de transporte complementario de viajeros y el precio no exceda del estricto coste del transporte.

3. Los transportes a que se refiere el punto 1 de este artículo, que no cumplan los requisitos establecidos en el punto 2, habrán de someterse al régimen jurídico del transporte público.

Artículo 103.

La realización de los transportes privados regulados en los apartados 1 y 2 del artículo anterior requerirá la previa autorización de la Administración, salvo en aquellos supuestos que, en razón al reducido número de plazas o capacidad de carga de los correspondientes vehículos, reglamentariamente se exceptúen.

Asimismo, podrán en todo caso ser eximidas de contar con la autorización prevista en el párrafo anterior aquellas clases específicas de transporte de viajeros o de mercancías que por sus características o ámbitos supongan una escasa incidencia en el sistema general de transportes.

Artículo 104.

1. Para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en el artículo anterior, se exigirá la previa justificación de la necesidad de realizar el transporte que los mismos han de amparar, para el adecuado desarrollo de las actividades de la empresa o establecimiento de que se trate. La Administración denegará la autorización si existe una desproporción manifiesta entre la carga útil o el número de plazas de los vehículos para los que se solicita el transporte y las necesidades acreditadas por el solicitante.

2. Las autorizaciones se otorgarán inicialmente, y mientras que reglamentariamente no se establezca otro sistema, en modalidad análoga a la prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, y tendrán una duración indefinida, si bien su validez estará supeditada al visado de las mismas en los plazos que por la Administración se establezcan, previa constatación del mantenimiento de las circunstancias que justificaron su otorgamiento.

Artículo 105.

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

2. Los transportes que realicen las empresas públicas sometidas en su actuación al derecho privado deberán cumplir, en todo caso, las prescripciones generales de esta Ley.

Capítulo V
El transporte internacional

Artículo 106.

1. Los transportes internacionales definidos en el artículo 65 pueden ser de viajeros y de mercancías. A su vez los transportes internacionales de viajeros se clasifican en regulares, discrecionales y de lanzadera. La conceptuación de cada una de estas clases se realizará de con-

formidad con lo previsto en los Convenios o Tratados Internacionales de los que España sea parte. Los transportes de mercancías tienen en todo caso el carácter de discrecionales.

2. Para la prestación de servicios de transporte público internacional podrá exigirse una capacitación profesional y en su caso financiera, específica, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

3. Los transportes privados complementarios de carácter internacional estarán sometidos en cuanto a su régimen jurídico a las normas contenidas en relación con los mismos en los Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España y a las que específicamente se determinen por vía reglamentaria.

4. Lo dispuesto en este capítulo se entenderá sin perjuicio de la aplicación de un régimen diferente cuando así se determine en Convenios o Tratados Internacionales suscritos por España.

Artículo 107.

1. Las empresas de transporte españolas únicamente podrán realizar transporte público internacional de carácter discrecional de viajeros o de mercancías, así como de viajeros en la modalidad de lanzadera, cuando se hallen específicamente autorizadas o genéricamente habilitadas para el mismo por la Administración española.

2. La autorización de la Administración española se entenderá implícita cuando dicha Administración haya atribuido al transportista de que se trate una autorización extranjera cuya distribución u otorgamiento le haya sido encomendado a través del correspondiente Convenio con el Estado extranjero de que se trate.

Cuando el número de autorizaciones extranjeras, cuya distribución corresponda a la Administración española, esté limitado a un determinado cupo o contingente, dicha distribución deberá realizarse siguiendo criterios objetivos, entre los transportistas que reúnan los requisitos a los que se refiere el punto 2 del artículo anterior.

3. Salvo lo previsto en el punto anterior para el otorgamiento y validez de las autorizaciones a las que se refiere el punto 1 de este artículo, deberá darse alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que el transporte al que se refiere la autorización, en la parte que se desarrolle en territorio de Estados extranjeros, no esté sujeto a autorización previa de dichos Estados, de conformidad con lo previsto en los Tratados Internacionales y en la legislación interna de los mismos.

b) Que el transportista español haya sido específicamente autorizado de forma directa por el Estado extranjero por el que ha de discurrir el transporte, para realizar el mismo en su territorio.

c) Que la autorización extranjera pueda ser obtenida por el transportista en el curso del viaje según lo previsto en los Tratados Internacionales y en la legislación interna de los correspondientes Estados extranjeros.

Artículo 108.

El establecimiento de servicios regulares de viajeros de carácter internacional se llevará a cabo según el siguiente procedimiento:

Solicitud de una empresa, o propuesta inicial de la Administración, bien a iniciativa propia o de un Estado extranjero, para el establecimiento del servicio.

Valoración y decisión de la Administración sobre la conveniencia del establecimiento del servicio, ponderando la existencia previa de otros que atiendan total o parcialmente el mismo tráfico y las demás circunstancias de toda índole que concurran.

Valoración sobre la capacidad de la empresa solicitante para prestar satisfactoriamente el servicio. En el caso de que dicha valoración fuera negativa o de que la iniciativa para el establecimiento fuera pública, se llevará a cabo un concurso de selección de la empresa prestataria, cuyos criterios de admisión y de resolución se establecerán reglamentariamente.

Negociación y acuerdo con los Estados extranjeros afectados llevada a cabo por la Administración española.

Otorgamiento, en su caso, de la correspondiente autorización, que tendrá una validez temporal, si bien será renovable cuando haya de continuarse la prestación del servicio y la eficacia de la empresa en su gestión anterior así lo postule.

En el caso de que los Estados extranjeros afectados unilateralmente tomasen medidas provisionales que imposibilitasen la prestación del servicio, la autorización española quedará en suspenso temporalmente hasta que sea posible la reanudación del mismo. En este caso el plazo de duración de la autorización se considera prorrogado en el plazo durante el cual el servicio haya debido de estar suspendido.

Se aplicarán a los servicios de viajeros de transporte internacional las normas establecidas en la sección primera del Capítulo II de este Título, en cuanto las mismas resulten compatibles con su específica naturaleza.

Artículo 109.

1. Los transportistas extranjeros únicamente podrán realizar transporte internacional que discurra por territorio español, cuando se dé alguna de las dos siguientes circunstancias:

a) Que la realización de dicho transporte se halle permitida con carácter general según lo previsto en los Tratados Internacionales de los que España sea parte o en alguna disposición específica de Derecho interno. En dicho caso serán exigibles los documentos de control o las formalidades que dichas normas prevean.

b) Que el transportista extranjero se halle en posesión de la correspondiente autorización habilitante para el transporte otorgada de conformidad con lo previsto en los Tratados Internacionales y en las normas específicas de Derecho interno.

2. Las liberalizaciones genéricas se establecerán y las autorizaciones concretas se concederán, teniendo en cuenta criterios de reciprocidad, salvo casos debidamente justificados.

3. Los transportistas extranjeros habilitados o autorizados para realizar transporte internacional que discurra por territorio español, en ningún caso podrán realizar al amparo de dicha habilitación o autorización transporte interno en España, salvo que ello se encuentre previsto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España.

Capítulo VI
Los transportes turísticos

Artículo 110.

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

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

Artículo 111.

Los transportes turísticos únicamente podrán contratarse a través de agencias de viaje debidamente autorizadas. Su prestación deberá hacerse con vehículos amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros y regulada en el Título III, ya se trate de vehículos propios de la agencia de viaje o de otros en relación con los cuales realice dicha agencia las funciones de mediación previstas en el punto 2 del artículo 120.

Artículo 112.

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

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

Capítulo VII
Los transportes urbanos

Artículo 113 [16].

...

Artículo 114 [17].

...

(16) Artículo declarado nulo por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.
(17) Artículo declarado nulo por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.

Artículo 115 [18].

...

Artículo 116 [19].

...

Artículo 117 [20].

...

Artículo 118 [21].

...

TÍTULO IV
Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

CAPÍTULO PRIMERO
Actividades de mediación

Artículo 119.

1. Las funciones de mediación entre los usuarios del transporte y los transportistas, salvo lo previsto en el punto 2 de este artículo, únicamente podrán ser realizadas por las agencias de transporte debidamente autorizadas.

2. No tendrán la consideración de actividades de mediación a efectos de lo dispuesto en el punto anterior las realizadas por:

a) Los transportistas que utilicen la colaboración de otros para hacer frente a excesos de demanda o para realizar transporte combinado, en ambos casos de conformidad con lo previsto en esta Ley.

b) Los almacenistas distribuidores, según lo dispuesto en el artículo 125.

c) Los centros de información y distribución de cargas, según lo dispuesto en el artículo 124.

d) Los transitarios de conformidad con lo previsto en el artículo 126.

e) Las personas que contraten el transporte de mercancías que no sean de su propiedad, cuando dicho transporte hubiera podido llevarse a cabo por las mismas en régimen de transporte privado complementario por darse las circunstancias previstas en el artículo 102.

f) Las cooperativas y sociedades comercializadoras a que se refiere el artículo 61.

---

(18) Artículo declarado nulo por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.
(19) Artículo declarado nulo por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.
(20) Artículo declarado nulo por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.
(21) Artículo declarado nulo por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.

Artículo 120.

1. A los efectos de esta Ley, se comprende bajo la denominación de agencias de transporte, las empresas, individuales o colectivas, dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por carretera de viajeros o mercancías, como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas, pudiendo realizar dicha intervención en relación con la totalidad de los modos de transporte.

2. Las agencias de transporte, salvo en el supuesto previsto en los apartados c) y, en su caso, d) del punto 2 del artículo 122, deberán contratar en nombre propio tanto con el transportista, como con el usuario o cargador, ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportista, y de transportista frente al usuario o cargador.

3. En el ejercicio de su actividad se entenderá comprendidas como funciones propias de las agencias de transporte todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes, que dichas agencias realicen o procuren realizar en nombre propio, según lo previsto en el punto anterior.

Artículo 121.

1. Unicamente podrán realizar la actividad de agencia de transporte de mercancías, las personas físicas o jurídicas que obtengan la correspondiente autorización administrativa que habilite para la misma, previo cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 48.

2. Reglamentariamente se determinará el régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones a que se refiere el punto anterior, los requisitos específicos exigibles para dicho otorgamiento, así como las condiciones de ejercicio de la actividad.

3. Serán de aplicación en cuanto al tiempo de validez de las autorizaciones de agencia de transporte de mercancías, su visado y, en su caso, revocación y consiguiente indemnización idénticas reglas a las establecidas en el artículo 95.

4. Las agencias de transporte de mercancías podrán ser de cargas completas y de cargas fraccionadas.

Son agencias de cargas completas aquellas que realizan su actividad en relación con los transportes en los que desde la recepción de la carga hasta su entrega en destino no se precisen otras intervenciones complementarias tales como las de manipulación, grupaje, clasificación o embalaje, por cuenta de la agencia.

Son agencias de cargas fraccionadas aquellas que refieren su actividad a los transportes en los que resulten precisas actividades complementarias tales como las de recogida, manipulación, almacenaje, grupaje, clasificación, embalaje o distribución de las mercancías. Las mismas empresas podrán ser conjuntamente titulares de autorizaciones de agencias de cargas completas y de cargas fraccionadas.

Artículo 122.

1. El ejercicio de las funciones correspondientes a la actividad de agencia de transporte de viajeros será realizado por las agencias de viaje.

2. Las agencias de viaje podrán realizar las siguientes funciones:

a) Organización y contratación de los transportes turísticos regulados en el Capítulo VI del Título III de esta Ley, pudiendo ser dicha contratación global o individualizada o por plaza.

b) Mediación en la prestación de servicios de transporte discrecional de viajeros, la cual deberá realizarse contratando con transportistas y usuarios la capacidad total del vehículo, salvo en aquellos transportes en los que, en razón de su específica naturaleza, se les autorice para realizar la contratación individual o por asiento, de conformidad con lo que se disponga en las normas de desarrollo de esta Ley.

c) Venta de billetes y reserva de plazas por cuenta del transportista en toda clase de medios de transporte.

d) Las demás que les atribuya su normativa específica.

3. Las agencias de viaje podrán revestir las distintas categorías o clases que en relación con su ámbito o modalidad de actuación se hallen reglamentariamente establecidas o se establezcan.

Artículo 123.

1. La autorización habilitante para el ejercicio de la actividad de agencia de viaje será otorgada por el órgano administrativo competente en materia de turismo, de conformidad con su normativa específica. No obstante para el ejercicio de las funciones en materia de transportes, previstos en el artículo anterior, será necesario el informe favorable a dicho otorgamiento del órgano competente en materia de transportes.

2. El control y ordenación administrativa de las agencias de viaje se realizará por los órganos administrativos competentes en materia de turismo. Esto no obstante, los órganos competentes en materia de transporte podrán ordenar, controlar, y en su caso sancionar, las actuaciones que en relación con el transporte realicen dichas agencias, de conformidad con lo previsto en la presente Ley.

Reglamentariamente se establecerá el procedimiento para coordinar las actuaciones de los órganos competentes en materia de transporte y de turismo.

Capítulo II
Centros de información y distribución de cargas

Artículo 124.

1. Cuando las circunstancias del mercado del transporte de mercancías lo aconsejen, podrán establecerse centros de información y distribución de cargas, cuya finalidad será la de contribuir a un mejor ajuste de la oferta y la demanda de transporte, en las plazas o zonas económicas que así lo requieran.

2. Los centros de información y distribución de cargas servirán fundamentalmente de punto de encuentro entre oferentes y demandantes de transporte, realizando funciones de información y canalización de ofertas y demandas y prestando servicios encaminados a propiciar las fases preparatorias del contrato de transporte, en cuya conclusión en ningún caso podrán participar directamente dichos centros en nombre propio.

3. El régimen de creación y funcionamiento de los centros de información y distribución de cargas será establecido reglamentariamente, posibilitándose en todo caso a los representantes de los transportistas y agencias de transporte afectados participar en su dirección.

Capítulo III
Almacenistas-distribuidores

Artículo 125.

1. Son almacenistas-distribuidores las personas físicas o jurídicas que reciben en depósito en sus almacenes o locales mercancías o bienes ajenos, realizan en relación con los mismos las funciones de almacenaje, ruptura de cargas, u otras complementarias que resulten necesarias, y llevan a cabo o gestionan la distribución de los mismos, de acuerdo con las instrucciones de los depositantes.

2. Los almacenistas-distribuidores podrán llevar a cabo la distribución de las mercancías de acuerdo con las dos siguientes modalidades:

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

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

3. Para realizar la actividad de almacenistas-distribuidores, será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para la misma.

Dicha autorización determinará, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

Capítulo IV
Transitarios

Artículo 126.

1. Los transitarios podrán llevar a cabo su función de organizadores de los transportes internacionales y en todo caso de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, realizando en relación con los mismos las siguientes actividades:

a) Contratación en nombre propio con el transportista, como cargadores, de un transporte que a su vez hayan contratado, asimismo en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a éste la posición de transportistas.

b) Recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

El transitario podrá realizar las funciones previstas en los apartados a) y b) anteriores, en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan la continuación de un transporte internacional cuya gestión se les haya encomendado.

2. Para realizar las actividades de transitario será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para las mismas.

Reglamentariamente se determinarán el régimen de otorgamiento de la referida autorización y las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

Capítulo V
Estaciones de transporte por carretera

Artículo 127.

1. Las estaciones de transporte por carretera son los centros destinados a concentrar las salidas y llegadas a una población de los vehículos de transporte público que reúnen las condiciones y requisitos establecidos reglamentariamente. Las estaciones pueden ser de viajeros y de mercancías.

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

Artículo 128.

1. El establecimiento de estaciones deberá ser previamente aprobado por la Comunidad Autónoma en la que las mismas hayan de estar ubicadas o, en su caso, por el Estado cuando éste fuere competente. Para el otorgamiento de dicha aprobación deberá presentarse por el correspondiente Ayuntamiento, de oficio o a instancia de los particulares, un proyecto elaborado con arreglo a las prescripciones que reglamentariamente se determinen.

Deberá hacerse constar expresamente si la construcción o explotación ha de ser pública o privada y a quién corresponderán los gastos precisos.

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

Artículo 129.

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

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

3. Cuando no se siga el procedimiento de gestión indirecta previsto en el punto anterior, por existir motivos económicos o sociales para ello, o cuando haya quedado desierto el correspondiente concurso, los Ayuntamientos podrán construir o explotar directamente las estaciones. Cuando el Ayuntamiento realice directamente la construcción, pero no la explotación, re-

girán respecto a la gestión indirecta de ésta, idénticas reglas a las establecidas en el punto anterior.

4. Las Comunidades Autónomas, y en su caso el Estado, podrán realizar aportaciones financieras para la construcción y/o explotación de las estaciones. En este caso los entes que realicen las referidas aportaciones podrán participar en la gestión administrativa de la estación, en la forma que se determine.

5. Cuando se den las circunstancias que de conformidad con lo previsto en el punto 2 del artículo anterior hagan conveniente el establecimiento de una estación de viajeros o de mercancías, y el Ayuntamiento no haya ejercitado la correspondiente iniciativa, la Comunidad Autónoma, o en su caso el Estado, de oficio o a instancia de los particulares, podrá requerirle al efecto, y si dicho requerimiento es desestimado o transcurre el tiempo que reglamentariamente se determine sin que se dé cumplimiento al mismo, la Comunidad Autónoma o en su caso el Estado cuando éste fuere competente podrá construir y explotar la estación siendo de aplicación al respecto las reglas establecidas en los puntos 2 y 3 de este artículo.

Artículo 130.

1. La ubicación de las estaciones responderán no sólo a razones intrínsecas de explotación de los servicios que hayan de utilizarlas, sino a su coordinación con los restantes modos de transportes terrestres, así como con los aéreos y marítimos y con los transportes urbanos de la ciudad de la que se trate. Para la fijación de su emplazamiento se ponderará, asimismo, su incidencia en los aspectos urbanísticos, de tráfico, seguridad y medio ambiente de la población.

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

Artículo 131.

1. El Ayuntamiento competente para la construcción y explotación de las estaciones de viajeros determinará qué servicios deben obligatoriamente utilizarlas, si bien cuando dicha utilización pueda alterar sustancialmente las condiciones de prestación del servicio, o alterar su equilibro económico, la referida obligatoriedad no podrá imponerse, si el ente con competencia general sobre el servicio de que se trate no informa favorablemente la misma.

2. Como regla general será preceptiva la utilización de las estaciones de viajeros por los servicios regulares interurbanos, con excepción de los de corto recorrido que por la modalidad de su prestación sean asimilables a los urbanos.

No obstante, podrá dispensarse de acudir a las estaciones de viajeros a aquellas empresas que dispongan de instalaciones propias debidamente autorizadas con las condiciones mínimas que por la Administración se determinen.

3. A las estaciones de mercancías tendrán acceso, de acuerdo con las reglas que en cada caso se determine, la totalidad de los transportistas legalmente establecidos, salvo que la capacidad o carácter de la estación obligue a establecer restricciones.

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

Artículo 132.

1. Reglamentariamente se fijarán las características y los servicios principales y accesorios que han de reunir las estaciones, debiendo, en todo caso, respetarse en las mismas las condiciones de seguridad legalmente previstas.

2. En las estaciones de mercancías, deberán establecerse o preverse locales para la ubicación de agencias de transporte y, en su caso, del centro de información y distribución de cargas.

3. El funcionamiento de cada estación será objeto de un reglamento de régimen interior aprobado por la Entidad a la que corresponda la competencia administrativa sobre su construcción y explotación.

Capítulo VI
Arrendamiento de vehículos

Artículo 133.

1. Unicamente podrán realizar la actividad de arrendadores de vehículos automóviles destinados a la prestación de los transportes públicos o privados previstos en esta Ley, las personas físicas o jurídicas que cumplan las prescripciones de este Capítulo, y obtengan la correspondiente autorización administrativa que les habilite para el arrendamiento.

2. No obstante lo previsto en el punto anterior, las personas titulares de autorizaciones administrativas que habiliten a los correspondientes vehículos para la realización de transportes públicos, podrán ceder en arrendamiento los mismos a otros transportistas para los supuestos de colaboración entre transportistas de acuerdo con las condiciones establecidas en esta Ley, sin necesidad de contar con la autorización específica para arrendamiento prevista en el referido punto anterior.

3. Las operaciones de arrendamiento financiero con opción de compra tipo leasing o similar, quedan exceptuadas de la exigencia de la autorización administrativa previa regulada en esta Ley.

4. Asimismo, la actividad de arrendamiento de remolques o semirremolques, precisados de vehículo tractor para efectuar el transporte, no estará sometida al control administrativo regulado en esta Ley.

Artículo 134.

1. Estarán excluidos de la posibilidad de ser arrendados al amparo de las autorizaciones previstas en el punto 1 del artículo anterior, los tipos y clases de vehículos que reglamentariamente se determinen en atención a su repercusión en el sistema de transporte. Dicha exclusión deberá ser, en todo caso, compatible con las obligaciones derivadas de Convenios o Tratados Internacionales de los que España sea parte.

2. En todo caso, deberá permitirse, con subordinación a las condiciones a que se refieren los artículos siguientes, el arrendamiento para transportes privados de vehículos de viajeros o

de mercancías cuyo número autorizado de plazas o capacidad de carga les exima de la necesidad de contar con autorizaciones para la realización de dicho transporte.

Artículo 135.

1. Las autorizaciones habilitantes para el arrendamiento de vehículos podrán otorgarse según modalidades análogas a las previstas en los apartados a) y c) del punto 1 del artículo 92.

2. Para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones será necesario que la empresa arrendadora cumpla los requisitos establecidos en el artículo 48, así como las relativas a número mínimo y características de los vehículos, disposición de locales u oficinas, u otros precisos que, en su caso, se exijan para procurar la adecuada realización de la actividad y el interés y seguridad de los usuarios.

Artículo 136.

Sin perjuicio de la exigencia de las condiciones impuestas para el ejercicio de la actividad de la empresa arrendadora a que se refiere el punto 1 del artículo 133, los vehículos destinados a la realización de transportes que requieran título administrativo habilitante, conforme a esta Ley, salvo en el supuesto previsto en el punto 2 del artículo 133, únicamente podrán ser cedidos en arrendamiento a las personas poseedoras de un título que habilite para realizar transporte con los mismos.

Artículo 137.

1. Salvo en los casos expresamente exceptuados en esta Ley y en sus normas de desarrollo, el arrendamiento de vehículos deberá hacerse sin los servicios del conductor, y sin que quepa contratar los servicios del mismo con la empresa arrendadora.

2. El arrendamiento deberá hacerse por períodos de tiempo determinados, pudiendo establecerse por la Administración prescripciones sobre la duración de los mismos. Esto, no obstante, en los arrendamientos a que se refiere el punto 2 del artículo 133, podrán excepcionalmente autorizarse formas de fijar la duración distintas de las del plazo numéricamente expresado.

TÍTULO V [22]
Régimen sancionador y de control de los transportes terrestres, y de sus actividades auxiliares y complementarias

CAPÍTULO PRIMERO
Régimen sancionador

Artículo 138.

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias corresponderá:

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

(22) Título redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

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

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

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

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

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

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

Artículo 139.

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

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

Artículo 140.

Se considerarán infracciones muy graves:

1. La realización de transportes públicos o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la concesión, autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres.

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

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

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

1.2 La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.8.

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

1.4 La prestación material de servicios regulares de transporte de viajeros careciendo de la preceptiva concesión o autorización especial, 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.

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

1.6 La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente reguladas en el artículo 102.2, considerándose, a tal efecto, incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo c) del referido precepto la utilización de un semirremolque o remolque ajeno, aun cuando el vehículo tractor sea propiedad de la empresa titular de la autorización.

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

1.8 La realización de transportes públicos sin llevar a bordo del vehículo el original de la correspondiente copia certificada de la autorización o licencia cuando ésta hubiera sido expedida en la modalidad prevista en el párrafo b) del punto 2 del artículo 92, o de la documentación acreditativa que resulte asimismo necesaria para controlar la legalidad del transporte, conforme a lo que, al efecto, determine el departamento ministerial competente en materia de transportes, cuando el transporte se realice al amparo de autorizaciones otorgadas en las modalidades previstas en los párrafos a) y b) del apartado 1 del artículo 92.

1.9 La realización de transportes públicos careciendo de autorización, aún cuando se lleve a bordo del vehículo una autorización o licencia, o una copia de éstas, que se encuentre caducada, revocada o que por cualquier otra causa hubiera perdido su validez o debiera haber

sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas.

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

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

2. La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del transporte, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 42.1.

3. La realización de transporte público o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en los párrafos b) y c) del artículo 48.

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

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

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

7. El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos formulados por la Administración en los términos señalados en el artículo 144.2.

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

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

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

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

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

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

12. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

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

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

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

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

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

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

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

Especialmente se considerará incluido en la anterior circunstancia, impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a personas discapacitadas, aún en el supuesto de que no exista obligación de que el vehículo se encuentre especialmente adaptado para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

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

15.5 El incumplimiento del régimen tarifario.

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

16.1 En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores.

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

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

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

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

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

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

18.1 La realización de la actividad de intermediación en la contratación de transportes terrestres en calidad de comisionista en nombre propio, contratando en su propio nombre con los cargadores o usuarios y los titulares de autorizaciones de transporte, asumiendo frente a aquéllos la posición de transportista y frente a éstos las obligaciones y responsabilidades propias del cargador.

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

19. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan:

M.M.A.	Exceso total — Porcentaje	Exceso sobre un eje — Porcentaje
De más de 20 Tm	+15	+30
De más de 10 Tm a 20 Tm	+20	+40
De hasta 10 Tm	+25	+50

Cuando, no obstante haberse expedido en relación con el transporte de que se trate una autorización especial de circulación otorgada conforme a la legislación vigente en la materia, aquél se realizase excediendo los límites de masa señalados en dicha autorización especial, ésta se considerará sin efecto, y, en consecuencia, únicamente se tendrá en cuenta para calificar esta infracción la masa máxima permitida en aplicación de las reglas generales contenidas en dicha normativa.

La responsabilidad por dicha infracción, cuando se exceda la masa máxima total autorizada de los vehículos, corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al in-

termediario, salvo que alguno de ellos justifique respecto a sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

Cuando se trate de excesos de peso por eje, la responsabilidad corresponderá a quien hubiera realizado la estiba a bordo del vehículo.

Cuando se trate de un transporte de paquetería o mudanzas, se presumirá, salvo prueba en contrario, la concurrencia de causas de inimputabilidad respecto del cargador y el expedidor.

20. El exceso superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios.

21. La realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22.5. La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

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

23. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a lo dispuesto en el artículo 21.

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

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

25. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

25.1 Utilizar cisternas que presenten fugas, salvo que se acredite que éstas no existían o no fueron advertidas antes de iniciarse el transporte y que la cuantía de las pérdidas en relación con la naturaleza de la mercancía transportada no justificaba la interrupción de aquél.

25.2 Carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente donde se acredite que el mismo responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, llevarlo caducado o llevar uno distinto al exigido reglamentariamente.

25.3 Utilizar vehículos que no cumplan las condiciones técnicas reglamentarias exigidas para el transporte de determinadas mercancías.

25.4 No llevar a bordo del vehículo los documentos de transporte o acompañamiento o no indicar en éstos la mercancía peligrosa transportada.

25.5 Transportar mercancías peligrosas, en condiciones distintas a las fijadas por la reglamentación sobre el transporte de este tipo de materias, sin la correspondiente excepción o permiso excepcional.

25.6 Carecer de paneles, placas o etiquetas de peligro o cualquier señalización exigible.

25.7 No llevar en la cabina del vehículo las instrucciones escritas para casos de accidentes correspondientes a la materia que se transporta.

25.8 Incumplir las prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo.

25.9 Incumplir las limitaciones de las cantidades a transportar.

25.10 Utilizar envases o embalajes no homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.

25.11 Incumplir las normas de embalaje en común en un mismo bulto.

25.12 Incumplir las normas sobre el grado de llenado.

25.13 Indicar inadecuadamente en los documentos de transporte o acompañamiento la mercancía peligrosa transportada.

25.14 Entregar al transportista instrucciones escritas para casos de accidentes inadecuadas en relación con la materia que se transporta, así como la falta de certificación del expedidor sobre el cumplimiento de la normativa vigente en el transporte.

25.15 Transportar mercancías sujetas a autorización previa careciendo de la misma.

25.16 Utilizar paneles, placas o etiquetas de peligro inadecuadas en relación con la mercancía transportada.

25.17 Incumplir durante las operaciones de carga o descarga la prohibición de fumar en el curso de las manipulaciones, en las proximidades de los bultos colocados en espera de manipular, en la proximidad de los vehículos parados y en el interior de los mismos.

25.18 Incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna, en las maniobras de carga o descarga, cuando sea exigible.

25.19 No informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o dejar de adoptar las medidas de seguridad y protección, excepto en caso de imposibilidad.

25.20 Mezclar las instrucciones escritas para casos de accidente de la mercancía que se transporta con las de otros productos.

25.21 Transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas careciendo las empresas involucradas del preceptivo consejero de seguridad o, aún teniéndolo, que éste no se encuentre habilitado para la materia o actividad de que se trate.

25.22 No remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes cuando ello resulte obligatorio.

25.23 No conservar las empresas los informes anuales durante el plazo legalmente establecido, no habiéndolos remitido a los órganos competentes.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá: al transportista y al cargador por las infracciones de los apartados 25.1 y 25.2; al transportista, al cargador o expedidor, en su caso, por las infracciones de los apartados 25.3 a 25.7; al cargador o expedidor, en su caso, por las infracciones de los apartados 25.8 a 25.16; al cargador o descargador, según el caso, por las infracciones de los apartados 25.17 y 25.18; al transportista por las infracciones de los apartados 25.19 y 25.20, y a la empresa, obligada a tener consejero de seguridad, por las infracciones de los apartados 25.21 a 25.23.

No obstante, el transportista quedará exento de responsabilidad por la comisión de la infracción tipificada en el apartado 25.6 si se acredita que, dadas las circunstancias de carga, él no pudo detectar la falta de etiquetas de peligro en los bultos o envases.

A los efectos previstos en el presente apartado y en el artículo 141.24, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, figurando como tal en la carta de porte, y de cargador descargador la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

26. La realización de transportes de productos alimenticios o mercancías perecederas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

26.1 Transportar mercancías perecederas que, conforme a la normativa específica aplicable, deban ser transportadas a temperatura regulada, en vehículos o recipientes que, por sus condiciones técnicas, no puedan alcanzar la temperatura exigida para su transporte.

26.2 Carecer del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.

26.3 Cargar productos, que necesiten regulación de temperatura durante el transporte, a una temperatura distinta de la exigida durante el mismo.

26.4 Transportar productos que necesiten regulación de temperatura durante el transporte a una temperatura distinta de la exigida durante el mismo.

26.5 Efectuar maniobras de transporte, carga o descarga en condiciones distintas a las exigidas en los reglamentos que regulen tales circunstancias.

26.6 Transportar productos alimenticios incumpliendo las condiciones de sanidad o higiene legal o reglamentariamente establecidas.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente número corresponderá: al transportista y a quien figure como expedidor en el documento de transporte, o de no existir éste, a la persona física o jurídica que hubiese contratado con el transportista por las infracciones de los apartados 26.1 y 26.2; a quien figure como expedidor, o de no existir éste, a la persona física o jurídica que hubiese contratado con el transportista por la infracción del apartado 26.3; al transportista por las infracciones de los apartados 26.4 y 26.6, y al transportista, expedidor o destinatario, o de no existir estos últimos, a la persona física o jurídica que figure como expedidor o destinatario en el documento de transporte, por la infracción del apartado 26.5.

Artículo 141.

Se consideran infracciones graves:

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

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

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

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

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

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

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

3. El arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.

4. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan:

M.M.A.	Exceso total — Porcentaje	Exceso sobre un eje — Porcentaje
De más de 20 Tm	+6 hasta el 15	+25 hasta el 30
De más de 10 Tm a 20 Tm	+10 hasta el 20	+35 hasta el 40
De hasta 10 Tm	+15 hasta el 25	+45 hasta el 50

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.19.

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

140.10, o no pasar la revisión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos.

6. El exceso superior al 20 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje en los períodos de descanso establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 140.20.

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

8. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por si mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en los apartados 22 y 24 del artículo 140 o como leve por darse las circunstancias previstas en el apartado 5 del artículo 142.

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

10. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los servicios de inspección cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 6 del artículo anterior, implicarían que dicha obstrucción debiera ser calificada como infracción muy grave.

11. La carencia no significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.

12. La falta de anotación de alta en el registro a que hace referencia el artículo 53 de la presente ley por parte de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.

13. La realización de transportes privados careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 142.8.

Se considerará que carece de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 146.5.

14. La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle de conformidad con lo previsto en el artículo 140.1.

15. La connivencia en actividades de mediación no autorizadas o en la venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados en locales o establecimientos públicos destinados a otros fines. La responsabilidad corresponderá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.

16. La venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizados, sin perjuicio de calificar la infracción como muy grave, de conformidad con el artículo 140.1, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

17. El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros de uso general, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 140.15.5.

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

19. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o la falta de comunicación de su contenido a la Administración, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 14, 22 ó 24 del artículo 140.

Especialmente se considerará constitutiva de esta infracción la carencia del preceptivo documento en que deban formularse las reclamaciones de los usuarios y la negativa u obstaculización a su uso por el público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la Inspección del Transporte de las reclamaciones o quejas consignadas en dicho documento, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

20. El incumplimiento, por parte del destinatario al que se hubieran entregado la mercancías, de la obligación de ponerlas a disposición de una junta arbitral del transporte, cuando sea requerido al efecto por dicha junta en el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas para actuar como depositaria.

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

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

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

24. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

24.1 Transportar mercancías peligrosas incumpliendo las condiciones establecidas en la excepción o permiso excepcional para mercancías transportadas de forma distinta a la recogida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas.

24.2 No incluir en los documentos de acompañamiento o indicar inadecuadamente alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos.

24.3 No respetar las condiciones de aislamiento, estiba, protección o segregación de la carga reglamentariamente establecidas.

24.4 No realizar en las plantas cargadoras o descargadoras las comprobaciones que sean obligatorias antes, durante y después de la carga.

24.5 Transportar viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.

24.6 Transportar mercancías peligrosas en vehículos de viajeros en cantidades no permitidas.

24.7 Carecer de los extintores que resulte obligatorio llevar en relación con el vehículo o la carga, o disponer de los mismos en condiciones que no permitan o garanticen su correcta utilización.

Se consideran incluidos en este apartado aquellos supuestos en los que los extintores no estén provistos del correspondiente precinto, salvo que se acredite su buen funcionamiento o haya caducado el plazo para hacer su inspección.

24.8 Incumplimiento del equipamiento del vehículo o del conductor que resulte obligatorio conforme a la legislación española o internacional que en cada caso resulte de aplicación.

24.9 Carecer del certificado de limpieza de la cisterna en los casos que sea necesario.

24.10 Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes fuera de los plazos legalmente establecidos.

24.11 No proporcionar a los trabajadores que intervienen en el manejo de mercancías peligrosas la formación adecuada para prevenir riesgos ocasionales.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá: al transportista y al cargador o expedidor, en su caso, por la infracción del apartado 24.1; al cargador o expedidor, en su caso, por la infracción del apartado 24.2; al cargador o descargador, según el caso, por las infracciones de los apartados 24.3 y 24.4; al transportista por las infracciones de los apartados 24.5 a 24.8; al transportista y al cargador o descargador, en su caso, por la infracción contemplada en el apartado 24.9, y a la empresa, obligada a tener consejero de seguridad, por las infracciones de los apartados 24.10 y 24.11.

25. El incumplimiento por los centros de formación de las condiciones exigidas a efectos de homologación como entidades o cursos de renovación del certificado de consejero de seguridad.

26. La realización de transportes de mercancías perecederas con vehículos que carezcan de la placa de certificación de conformidad.

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

28. 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 artículo 136, y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad reglamentariamente previstas.

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

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

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

Artículo 142.

Se considerarán infracciones leves:

1. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el registro a que hace referencia el artículo 53 de la presente ley o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, con arreglo a lo que reglamentariamente se determine, salvo que dicha infracción deba ser calificada como grave conforme a lo establecido en el 141.12.

2. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes, en los porcentajes siguientes:

M.M.A.	Exceso total — Porcentaje	Exceso sobre un eje — Porcentaje
De más de 20 Tm	+2,5 hasta el 6	+20 hasta el 25
De más de 10 Tm a 20 Tm	+5 hasta el 10	+30 hasta el 35
De hasta 10 Tm	+6 hasta el 15	+40 hasta el 45

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.19.

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

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

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

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

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

8. La realización de transportes públicos o privados o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para su otorgamiento, en el plazo máximo de 15 días, contados desde la notificación del inicio del expediente sancionador.

9. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 140.1 y 141.13.

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

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

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

Asimismo, en el transporte de escolares y menores, el incumplimiento de las obligaciones sobre parada de vehículos en el centro escolar y acceso y abandono de los vehículos en los términos regulados en las normas sobre seguridad en esta clase de transportes.

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

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

15. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplimentar, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No se apreciará esta infracción cuando la misma concurra con la establecida en el artículo 141.22.

16. El incumplimiento por parte de las empresas que intervengan en la contratación y realización de transportes de mercancías peligrosas de las siguientes obligaciones:

16.1 Incluir en los informes anuales y partes de accidentes alguno de los datos exigibles por la normativa vigente.

16.2 Comunicar a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad, poseyéndolos.

16.3 Conservar por parte de las empresas de los informes anuales, durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

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

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

19. En el transporte de viajeros, la carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.

20. El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio establecidas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 40.2 y 41.1, salvo que las normas en que se contengan dichas reglas considere expresamente su incumplimiento como infracción grave.

En todo caso, se considerará constitutivo de la infracción tipificada en este apartado el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

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

20.2 Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.

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

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

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

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

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

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

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

21. La realización de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor con vehículos que lleven publicidad o signos externos identificativos, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

22. La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 140. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

23. La realización de transporte de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

23.1 No llevar a bordo del vehículo los documentos obligatorios relativos al mismo, poseyéndolos.

23.2 Carecer el vehículo de las placas de identificación de características cuando sean exigibles o llevarlas ilegibles, deterioradas o careciendo de alguna de las menciones esenciales.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente número corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

24. La realización de transporte de mercancías perecederas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

24.1 No llevar a bordo del vehículo los documentos obligatorios relativos al mismo, poseyéndolos.

24.2 No llevar en el vehículo las marcas de identificación e indicaciones reglamentarias o llevarlas en lugares distintos a los establecidos.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

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

Artículo 143.

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

a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los apartados 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 142.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los apartados 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 del artículo 142.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo a) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 142.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo b) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados 25, 26, 27, 28, 29 y 30 del artículo 141.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo c) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

e) Se sancionarán con multa de 1.001 a 1.500 euros las infracciones previstas en los apartados 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 141.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo d) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

f) Se sancionarán con multa de 1.501 a 2.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del artículo 141.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo e) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

g) Se sancionará con multa de 2.001 a 3.300 euros las infracciones previstas en los apartados 24, 25 y 26 del artículo 140.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo f) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

h) Se sancionará con multa de 3.301 a 4.600 euros las infracciones previstas en los apartados 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 140.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo g) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

i) Se sancionarán con multa de 4.601 a 6.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del artículo 140.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo h) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

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

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.31 y 142.25, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los párrafos d), e) y f) y a) b) y c).

2. La comisión de la infracción prevista en el apartado 2 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 3 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de tantas autorizaciones o copias certificadas de las que fuese titular el infractor como resulte preciso a fin de restablecer el equilibrio reglamentariamente exigido entre número de autorizaciones y cumplimiento de las condiciones requeridas para su obtención y mantenimiento. No obstante, cuando el nivel de incumplimiento del requisito de que se trate afectase a una parte importante del conjunto de la actividad del infractor, podrá implicar la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular para cuya obtención resultase exigible aquél. En todo caso, cuando esta infracción se cometiese por segunda vez en el espacio de 12 meses, la sanción pecuniaria irá siempre acompañada, de la pérdida de validez de la totalidad de autorizaciones de que fuese titular el infractor.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 4 del artículo 140, llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de cuantas autorizaciones, licencias o copias certificadas de idéntica clase a la utilizada fuese titular el transportista a cuyo nombre fue expedida por la Administración.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 5 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de uso general de nueva creación en el plazo de cinco años. Tampoco podrá la empresa inhabilitada tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titularidad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.

La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1 y 8 del artículo 140 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio

del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan, y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

Cuando en la comisión de la infracción prevista en el apartado 10 del artículo 140, hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización.

3. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8, 10, 19 ó 20 del artículo 140, 4 ó 6 del artículo 141, o bien alguno de los excesos en el tiempo de conducción tipificados en el apartado 3 del artículo 142, siempre que en este último supuesto la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse su inmediata inmovilización hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

En idénticos términos se procederá en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso durante la realización de un transporte y la empresa hubiese incumplido la obligación de llevar a bordo otras de repuesto, así como en aquéllos en que hubiese retirado la tarjeta del conductor para el referido aparato.

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

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

4. Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con esta ley, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 15 ó 16 del artículo 140 podrá acordar la caducidad de la concesión o autorización especial de que se trate con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 17 ó 18 del artículo 140 podrá dar lugar a la pérdida de validez de cuantas autorizaciones sea titular el infractor.

A los efectos previstos en este apartado, se considerará que existe incumplimiento reiterado cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un período de un año de tres o más infrac-

ciones de carácter muy grave por vulneración de las circunstancias previstas en los apartados 15, 16, 17 ó 18 del artículo 140.

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

Artículo 144.

1. La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 140 en el espacio de un año, conllevará la inhabilitación del infractor durante un período de tres años para ser titular de cualquier clase de concesión, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones, autorizaciones o licencias. Durante dicho período, tampoco podrá el así inhabilitado aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte.

La mencionada inhabilitación llevará aparejada la caducidad de cuantas concesiones y la pérdida de validez de cuantas autorizaciones y licencias fuese titular la empresa infractora, con carácter definitivo.

Para que se produzca el supuesto de reincidencia señalado en este artículo las sanciones tenidas en cuenta deberán haber sido impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa. El período de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquél en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones.

2. En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los apartados 10 u 11 del artículo 140, ó 1.1, 1.2 y 5 del artículo 141, a la notificación del inicio del expediente sancionador se acompañará un requerimiento para que, en el plazo de un mes, el titular de la actividad acredite haber subsanado la deficiencia constitutiva de la infracción de que se trate y, cuando así no lo hiciere, se procederá a incoar un nuevo expediente sancionador, que se tramitará independientemente del anterior, por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.7.

Artículo 145.

Las infracciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán, de conformidad con las condiciones establecidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el plazo de un año.

Las sanciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán en los plazos y condiciones establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 146.

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en el presente capítulo corresponderá a los órganos que legal o reglamentariamente la tengan atribuida.

2. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente ley se ajustará a las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por

éstas, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este capítulo, la tramitación de todo procedimiento sancionador por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley deberá incluir expresamente la consulta al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.

El plazo máximo en que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha de iniciación del procedimiento.

El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en esta ley se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia.

Los órganos de las distintas Administraciones públicas competentes para sancionar las infracciones previstas en esta ley, comunicarán al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte a que hace referencia el artículo 53 las sanciones que impongan, con objeto de que se realice la pertinente anotación, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la resolución sancionadora que ponga fin a la vía administrativa.

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

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 15 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 25 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora equivaldrá a la terminación del procedimiento, salvo en aquellos supuestos en que lleve aparejada una sanción accesoria de las previstas en los artículos 143 ó 144, en cuyo caso deberá continuarse el procedimiento hasta su terminación ordinaria por cuanto se refiere a la referida sanción accesoria. Incluso en aquéllos casos en que el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria mediante resolución expresa.

4. En la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español serán de aplicación las reglas que a continuación se establecen, junto con las que, en su caso, se señalen reglamentariamente de forma expresa.

Cuando intentada la notificación en el domicilio del denunciado ésta no hubiera podido practicarse, dicha notificación se remitirá al departamento ministerial competente en materia de transportes del país en que resida para que le dé traslado, considerándose así realizada definitivamente la notificación.

La comisión de faltas muy graves, de forma reiterada, por personas que no acrediten su residencia en territorio español, con independencia de las sanciones previstas en la legislación comunitaria, podrán dar lugar a la prohibición de entrada en territorio español durante un perío-

do de cinco años. Se considerará, a estos efectos, que existe incumplimiento reiterado cuando la citada persona haya sido sancionada mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa por la comisión, en un período de dos años, de cinco o más infracciones de carácter muy grave.

Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en período voluntario, se podrá proceder, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, a su venta en pública subasta, en la forma que reglamentariamente se establezca, quedando el dinero obtenido afecto al pago del importe de la sanción, de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, así como de los gastos que pudieran haberse producido como consecuencia de lo establecido en el último párrafo del artículo 143.3. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona denunciada.

5. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo Común, y en el Reglamento General de Recaudación.

El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en la presente ley, impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte interior o internacional por carretera o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, así como para la realización del visado, la transmisión o la modificación de cualquiera de aquellos de que ya fuera titular el infractor.

Asimismo, la realización de dicho pago de sanciones será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

Capítulo II
Instrumentos de control

Artículo 147.

1. Durante la realización de los servicios y actividades reguladas en esta ley deberán llevarse a bordo del vehículo, debidamente cumplimentados, los documentos de control administrativo que, en su caso, reglamentariamente se determinen. En los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

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

2. Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en esta ley deberán cumplimentar y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca a los efectos previstos en el artículo 33.3, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se determine reglamentariamente.

3. A efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

Artículo 148.

Los vehículos destinados a la realización de transporte por carretera deberán tener instalado y llevar en funcionamiento durante su prestación el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, el limitador de velocidad, así como otros mecanismos o instrumentos de control en los casos en que así se exija reglamentariamente o resulte obligatorio de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa directamente aplicable en la Unión Europea.

Artículo 149 (23).

…

TÍTULO VI (24)
El transporte ferroviario

CAPÍTULO PRIMERO
Concepto y clases

Artículo 150 (25).

1. Es objeto del presente Título la regulación de los transportes por ferrocarril definidos en el artículo 1. 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.

2. Los ferrocarriles de transporte público definidos en el artículo siguiente tienen el carácter de servicio público de titularidad de la Administración debiendo ser admitidos a su utilización todos aquellos viajeros o cargadores que lo deseen y que cumplan las condiciones que se establezcan, rigiéndose por lo establecido en esta Ley en lo que sea aplicable.

3. En lo no previsto en esta Ley, o en las normas que la desarrollen, 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 Sociedades Públicas que realicen dichas actividades.

Artículo 151 (26).

1. Los ferrocarriles pueden ser de transporte público y de transporte privado.

2. Son ferrocarriles de transporte público aquellos que llevan a cabo transporte por cuenta ajena mediante retribución económica.

---

(23) Derogado por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

(24) En relación con la vigencia del contenido de este título debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

(25) Ver nota a pie de página número 24.

(26) Ver nota a pie de página número 24.

3. Son ferrocarriles de transporte privado aquellos 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.

CAPÍTULO II
Los ferrocarriles de transporte público

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 152 (27)

1. Para realizar el establecimiento de líneas ferroviarias de transporte público será necesario que la Administración, de oficio o a instancia de parte interesada apruebe, un proyecto, en el que habrán de incluirse: la memoria descriptiva de las necesidades a satisfacer y de los factores de todo orden a tener en cuenta, los planes generales y parciales, la descripción del trabajo y de las obras, así como de las circunstancias técnicas de la realización de las mismas, el presupuesto general y en su caso los presupuestos parciales, y las demás circunstancias que reglamentariamente se determinen.

2. Cuando el establecimiento de líneas ferroviarias se haga con cargo a fondos de inversiones públicas, la realización de éstas exigirá la aplicación de procedimientos de selección de inversiones y de evaluación de la rentabilidad social de dicho establecimiento.

Artículo 153 (28)

1. La aprobación del correspondiente proyecto de establecimiento de nuevas líneas, al que se refiere el artículo anterior, así como los de obras de ampliación o mejoras 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.

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, siéndoles aplicables idénticas reglas a las establecidas en el artículo 86 de esta Ley en relación con las concesiones de servicios regulares de viajeros por carretera.

Artículo 154 (29)

1. La construcción de los ferrocarriles de transporte público se ajustará a las características técnicas que reglamentariamente se establezcan para garantizar su calidad, seguridad y homogeneidad.

2. Deberán ser establecidas reglas homogéneas en relación con el ancho de la vía, así como las dimensiones mínimas del espacio entre vías.

---

(27) Ver nota a pie de página número 24.
(28) Ver nota a pie de página número 24.
(29) Ver nota a pie de página número 24.

Sección 2.ª La red nacional integrada de transporte ferroviario (30)

Artículo 155.

…

Artículo 156.

…

Sección 3.ª Líneas que no han de formar parte de la red nacional integrada

Artículo 157 (31).

1. El establecimiento de nuevas líneas de ferrocarriles de transporte público que no hayan de formar parte de los servicios que unitariamente componen la Red Nacional Integrada, será decidido, de oficio o a instancia de los particulares interesados en la misma, por la Administración.

2. No procederá el establecimiento de las líneas a que se refiere el punto anterior, 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.

3. El establecimiento de las líneas podrá llevarse a cabo por la Administración según alguna de las dos siguientes modalidades:

a) Realizando la construcción con independencia de la explotación, según lo previsto en el punto 1 del artículo siguiente, y efectuando la explotación según lo establecido en los artículos 158, 159, 160 y concordantes.

b) Realizando la construcción conjuntamente con la explotación a través del sistema de gestión indirecta previsto en los artículos 161, 162 y concordantes.

Artículo 158 (32).

1. Cuando la Administración decida la construcción de la línea de que se trate, con independencia de la explotación según la modalidad prevista en el apartado a) del punto 3 del artículo anterior, podrá realizar dicha construcción a través de cualquiera de los procedimientos de gestión directa o indirecta legalmente previstos y una vez realizada la construcción de la línea, la Administración podrá explotarla directamente según lo que se prevé en el punto 2 de este artículo o bien indirectamente según lo establecido en los artículos 159 y 160.

---

(30) Sección derogada por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.
(31) Ver nota a pie de página número 24.
(32) Ver nota a pie de página número 24.

2. En caso de decidirse la explotación pública directa, ésta se llevará a cabo por la «Red Nacional de Ferrocarriles Españoles» o por otras empresas públicas ferroviarias de titularidad estatal a las que el Gobierno encomiende la misma.

Artículo 159 [33].

1. Cuando no se lleve a cabo la explotación pública directa prevista en el punto 2 del artículo anterior, la explotación de la línea previamente construida conforme a lo dispuesto en el punto 1 de dicho artículo, se llevará a cabo como regla general por la persona física o jurídica que obtenga la necesaria concesión administrativa que le habilite para la misma. No obstante, la Administración podrá decidir en todo caso, que la explotación se lleve a cabo a través de cualquiera de los restantes procedimientos de gestión de servicios públicos previstos en la legislación de contratación administrativa.

2. El plazo de las referidas concesiones de explotación no podrá ser superior a cincuenta años.

Artículo 160 [34].

1. El otorgamiento de la concesión administrativa de explotación, prevista en el artículo anterior, se llevará a cabo mediante concurso.

Servirá de base al referido concurso el pliego de condiciones aprobado por la Administración, en el cual se incluirán 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 como compensación de los gastos de construcción en su caso haya de satisfacerse a la Administración, el plazo de duración, el régimen de apoyo público que en su caso se establezca, la fianza que haya de constituirse como garantía, y las demás circunstancias que configuren la prestación del servicio.

2. 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 esta Ley, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

Artículo 161 [35].

1. Cuando de conformidad con lo previsto en el apartado b) del punto 3 del artículo 157, 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 conjuntamente, a través del procedimiento de gestión indirecta, 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 común de carácter concesional previsto en el punto anterior, la Administración podrá acordar el realizar la construcción y explotación del servicio, a través de cualquiera de las demás formas de gestión previstas en la legislación de contratación administrativa.

---

(33) Ver nota a pie de página número 24.
(34) Ver nota a pie de página número 24.
(35) Ver nota a pie de página número 24.

3. Los particulares que pretendan la construcción y explotación de un ferrocarril de transporte público dirigirán su solicitud al órgano administrativo competente, acompañándola de los documentos que hayan de servir de base al correspondiente proyecto, que expliciten los datos y circunstancias previstas en el artículo 152.

Artículo 162 [(36)].

1. Servirá de base al concurso al que se refiere el artículo anterior, el correspondiente pliego de condiciones en el que se explicitarán las condiciones contenidas en el proyecto, así como aquellas otras referidas a la explotación previstas en el artículo 160.

2. En el referido concurso, y en la posterior construcción y explotación de la línea, serán de aplicación análogas reglas a las establecidas en los artículos 72, 73 y 74 de esta Ley, aplicándose en lo no previsto en éstas la legislación de contratación administrativa y obras públicas; no obstante, cuando el establecimiento del servicio se lleve a cabo por iniciativa de los particulares según lo previsto en el punto 3 del artículo anterior, la empresa que haya realizado la correspondiente iniciativa tendrá derecho de tanteo en el concurso a que se refiere el punto 1 de dicho artículo.

3. Las concesiones de construcción y explotación conjunta a que se refiere este artículo se concederán por un plazo máximo de noventa y nueve años. Al finalizar el plazo de concesión, adquirirá el ente concedente la línea concedida con todas sus dependencias, debiendo en su caso indemnizar al concesionario por el valor no amortizado de éstas.

Artículo 163 [(37)].

1. Las concesiones de construcción y explotación o únicamente de explotación se extinguirán cuando finalice el plazo para el que fueron otorgadas. No obstante, cuando el concesionario hubiera cumplido satisfactoriamente sus obligaciones, la Administración podrá decidir su renovación, realizando las modificaciones en las condiciones de prestación que resulten convenientes para el interés público.

2. 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, en lo que no se oponga a la especial naturaleza del transporte ferroviario.

La Administración cuando exista riesgo de interrupción del servicio, o de no prestación del mismo en las condiciones establecidas, podrá intervenir temporalmente su realización. En tal caso las consecuencias económicas de la prestación continuarán correspondiendo al concesionario.

Artículo 164 [(38)].

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 en todo caso los siguientes derechos:

---

(36) Ver nota a pie de página número 24.
(37) Ver nota a pie de página número 24.
(38) Ver nota a pie de página número 24.

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.

f) Los demás que reglamentariamente se determinen, a fin de asegurar la viabilidad y adecuada prestación del servicio.

2. Asimismo, los titulares de las concesiones 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 en los respectivos títulos concesionales.

3. Los concesionarios 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.

4. Las empresas concesionarias podrán realizar, previa autorización de la Administración, las ampliaciones, construcción de ramales u otras modificaciones de la línea que no estén previstas en el título concesional y que resulten necesarias para una mejor prestación del servicio. Previa petición del concesionario, 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.

5. Las empresas que exploten ferrocarriles de transporte público no precisarán 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.

Artículo 165 [39].

1. Los titulares de las concesiones a que se refiere el artículo anterior tendrán las siguientes obligaciones:

a) Observar las normas que respecto al servicio, su calidad o seguridad, dicte la Administración.

(39) Ver nota a pie de página número 24.

b) Respetar los límites tarifarios establecidos.

c) Cumplir y hacer cumplir las normas de policía de ferrocarriles.

d) Facilitar el control e inspección de la Administración.

e) 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 cuanta del concesionario, estando éste obligado en todo caso a mantener la línea, sus instalaciones, dependencias y material móvil, en un estado idóneo de conservación.

CAPÍTULO III (40)
Los ferrocarriles de transporte privado

Artículo 166 (40).

…

Artículo 167 (40).

…

CAPÍTULO IV (41)
Policía de ferrocarriles

Sección 1.ª Limitaciones generales

Artículo 168 (41).

…

Artículo 169 (41).

...

Artículo 170 (41).

...

Sección 2.ª Disposiciones específicas sobre concesionarios y usuarios

Artículo 171 (41).

...

(40) Capítulo III derogado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.
(41) Capítulo IV derogado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 172 [42].

...

Artículo 173 [42].

...

Artículo 174 [42].

...

CAPÍTULO V [43]
La «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles»

Artículo 175 [43].

...

Artículo 176 [43].

...

Artículo 177 [43].

...

Artículo 178 [43].

...

Artículo 179 [43].

...

Artículo 180 [43].

...

Artículo 181 [43].

...

(42) Capítulo IV derogado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.
(43) Capítulo V derogado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 182 [44].

...

Artículo 183 [44].

...

Artículo 184 [44].

...

Artículo 185 [44].

...

Artículo 186 [44].

...

Artículo 187 [44].

...

Artículo 188 [44].

...

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera [45].

...

Segunda.

1. Para la matriculación y expedición del correspondiente permiso de circulación, o cambio de titularidad de los vehículos de transporte por carretera regulados en esta Ley, será necesario, en los supuestos que reglamentariamente se establezcan por las autoridades competentes en materia de tráfico y circulación vial, la previa justificación por su propietario de contar con el correspondiente título habilitante que permita dedicar el vehículo a la realización de alguno de los tipos de transporte público o privado, o a la actividad auxiliar del arrendamiento, regulados en esta Ley [46].

---

(44) Capítulo V derogado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.

(45) Disposición derogada por el Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio, por el que se transforma la Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera (ENATCAR) en una sociedad anónima.

(46) Respecto al apartado 1 debe tenerse en cuenta que el artículo 106 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, establece:

«Para la matriculación y expedición del correspondiente permiso de circulación, o cambio de titularidad, de los vehículos de transporte de viajeros con una capacidad superior a nueve plazas, incluida la del conductor, así como

2. Reglamentariamente se establecerán los dispositivos de coordinación de las Administraciones de transporte y de tráfico, que faciliten el cumplimiento de lo establecido en el punto anterior.

Tercera.

1. Los transportes realizados en teleféricos, u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino terrestre de rodadura fijo, se regirán por las normas a que se refiere el punto 2 del artículo 1.º de esta Ley.

2. No obstante, cuando dichos medios de transporte sean complementarios de estaciones de invierno o esquí, podrá otorgarse por adjudicación directa a los titulares de éstas, la correspondiente concesión sobre los mismos.

Se considerarán estaciones de invierno o esquí, aquellos centros turísticos especialmente dedicados a la práctica de deportes de nieve o montaña, que reúnan las condiciones que reglamentariamente se determinen.

3. La fijación y percepción de las tarifas correspondientes a la utilización de cada uno de los medios de transporte a los que se refiere esta disposición, podrá hacerse cuando así se autorice por la Administración, de forma global o conjunta, con las referentes a otros servicios distintos que se pongan a disposición de los usuarios.

Cuarta.

Como medida de armonización de las condiciones de competencia de los distintos modos de transporte y a fin de conseguir una igualación en las condiciones económicas de las mismas, de conformidad con los principios de la presente Ley, el Gobierno, en el plazo de veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor de la misma, presentará a las Cortes un proyecto de Ley de creación de una tasa que deberán satisfacer las personas a cuyo favor se hallen expedidos los títulos habilitantes previstos en esta Ley para la realización de transporte por carretera. Para la determinación de la cuantía de dicha tasa se tendrán en cuenta las características de los vehículos que sean utilizados al amparo de los referidos títulos habilitantes.

Quinta.

1. La Ley de Presupuestos de cada ejercicio podrá modificar las tarifas y demás elementos de cuantificación aplicables a las tasas reguladas en la presente Ley.

2. Se autoriza al Gobierno para actualizar las cuantías pecuniarias establecidas en la presente Ley, a fin de adecuarlas a los cambios de valor adquisitivo de la moneda, según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística.

---

de los vehículos de transporte de mercancías o mixtos con una masa máxima autorizada superior a 6 toneladas y una capacidad de carga que exceda de 3,5 toneladas, incluidas las cabezas tractoras, será necesaria la justificación por su propietario, mediante un escrito certificado expedido por el órgano competente en materia de transportes, de que, o bien cuenta con el correspondiente título habilitante para la realización de alguna actividad de transporte o de arrendamiento sin conductor, o bien cumple todas las condiciones para obtener el citado título.»

Sexta.

Los transportes que se realicen íntegramente en recintos cerrados, dedicados a actividades distintas al transporte terrestre, quedarán en principio exceptuados de la aplicación de esta Ley, si bien cuando puedan incidir en el sistema general de transportes, reglamentariamente podrán establecerse de conformidad con las normas de la Ley, preceptos relativos a la ordenación de los mismos.

Séptima.

Se autoriza al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, las disposiciones necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en esta Ley.

Octava.

Reglamentariamente, y previo acuerdo con las Comunidades Autónomas, de las islas Baleares y de las islas Canarias, se realizará la adaptación del régimen jurídico dimanante de la presente Ley, a las especiales características del transporte realizado en las mismas, fundamentalmente en orden a establecer las limitaciones en el ámbito de los transportes, que resulten necesarias para mantener en dichos archipiélagos el equilibrio entre la oferta y la demanda, y a potenciar la realización de transporte entre dichas Comunidades y la Península, promoviendo la coordinación inter-modal.

Novena [47].

Se faculta al Ministerio de Fomento para el establecimiento de un programa de innovación y fomento de la calidad en la red de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que contemple la presentación de planes individualizados de innovación y mejora de la calidad por parte de las empresas concesionarias y su ulterior aprobación.

En los concursos que se convoquen para el otorgamiento de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, permanentes y de uso general, se podrá valorar a los efectos de la adjudicación, en los términos que reglamentariamente se determinen, el cumplimiento de los planes individualizados de innovación y mejora de la calidad a los que se refiere el párrafo anterior.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.

1. A las personas físicas que en el momento de entrada en vigor de esta Ley sean titulares de concesiones o autorizaciones administrativas de transporte público por carretera, incluidas a estos efectos la autorización de la clase TD, otorgadas a su favor con anterioridad al día 1 de enero de 1983, les será reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de transportista interior, de viajeros o de mercancías según proceda, expidiéndose a su favor el correspondiente certificado. A las personas físicas que desde antes del 1 de enero de 1983

(47) Disposición adicional redactada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

y hasta el presente año 1987, inclusive, hayan venido realizando legalmente transporte internacional de viajeros, o de mercancías cuyo recorrido exceda de la zona corta definida en los correspondientes convenios con Francia y Portugal, les será expedido el correspondiente certificado para la modalidad de transporte internacional.

2. Igual certificado al que corresponda por aplicación de las reglas previstas en el punto anterior será otorgado a las personas que desde al menos el 1 de enero de 1983, y hasta la fecha de entrada en vigor de esta Ley, vengan realizando funciones de dirección efectiva de empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte.

3. A las personas físicas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público por carretera, otorgadas entre los días 1 de enero de 1983 y la fecha de entrada en vigor de esta Ley, no incluidas en el punto 1 anterior, así como a las personas que entre las citadas fechas hayan iniciado la dirección efectiva de una empresa titular de concesiones o autorizaciones de transporte, les será otorgado idéntico certificado al previsto en el referido punto 1, a medida que se vayan cumpliendo tres años desde el momento de otorgamiento de la correspondiente concesión o autorización, o desde el inicio de la actividad de dirección, pudiendo, hasta tanto, continuar en su caso de forma condicional su actividad, las correspondientes empresas.

Por excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior, para los titulares de autorizaciones TD, el plazo a que dicho párrafo se refiere será de cinco años.

4. A las personas físicas que en el momento de entrada en vigor de esta Ley sean titulares de autorizaciones de agencia de transporte de mercancías, vengan ejercitando legalmente la actividad de transitario o de almacenista distribuidor, o realicen funciones de dirección efectiva de empresas dedicadas legalmente a las referidas actividades, les será reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de que en cada caso se trate.

5. A los solos efectos previstos en esta disposición transitoria:

a) No se considerarán incluidas dentro de las autorizaciones de transporte público por carretera a que se hace referencia en los puntos anteriores las autorizaciones correspondientes a vehículos de viajeros con una capacidad inferior a nueve plazas incluida la del conductor, o de mercancías cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas, o cuyo peso máximo autorizado no exceda de 6 toneladas.

b) Se entenderá que realizan la dirección efectiva de una empresa, las personas que tengan, individual o conjuntamente con otras, capacidad jurídica para obligar contractualmente de forma general a la misma.

Segunda.

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

a) Mantener sus vigentes concesiones, en cuyo caso a medida que se vayan cumpliendo veinticinco años desde la fecha en que fueron otorgadas las mismas, la Administración irá procediendo al rescate de las mismas según la legislación vigente cuando fueron otorgadas sin que dichos concesionarios tengan ningún tipo de preferencias en el procedimiento que en su caso se lleve a cabo para seleccionar un nuevo prestatario.

b) Sustituir sus concesiones por las reguladas en esta Ley de acuerdo con lo previsto en el punto 3 siguiente.

Si en el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, no se produce de forma expresa la referida opción, se presumirá la misma producida en favor del sistema de sustitución a que se refiere el párrafo b).

2. Cuando los actuales concesionarios opten por el sistema de mantenimiento de sus vigentes concesiones, siguiendo el régimen previsto en el apartado a) del punto anterior, el rescate de las mismas supondrá, asimismo, la automática revocación de las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares o productores que trajeran su origen en la coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión rescatada.

3. El régimen previsto en los puntos anteriores, no será de aplicación cuando se trate de concesiones otorgadas con plazo de duración prefijado, inferior a veinticinco años, en cuyo caso, las mismas mantendrán su vigencia por el plazo establecido, con sometimiento al régimen jurídico previsto en esta Ley.

4. Cuando los concesionarios opten por el sistema de sustitución al que se refiere el punto uno, el mismo se llevará a cabo de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) La Administración podrá realizar las modificaciones de los servicios y de sus condiciones de prestación, precisas para una más racional configuración y explotación de la red de transportes regulares, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente.

b) Las anteriores concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que resulten de la aplicación del punto anterior, sometidas íntegramente a los preceptos de esta Ley, y con un plazo de duración de veinte años que se comenzarán a computar:

1.º En las concesiones con una antigüedad superior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley; a partir del día correspondiente al año en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio.

2.º En las concesiones con una antigüedad igual o inferior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley; a partir del día correspondiente del año siguiente a aquel en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio.

En las concesiones o unificaciones de las mismas, a las que falten más de veinte años para alcanzar una antigüedad de veinticinco años, desde la fecha en que fueron otorgadas, el plazo de duración de las nuevas concesiones por las que sean canjeadas, será igual al tiempo que le reste para alcanzar los referidos veinticinco años de antigüedad, siendo dicho plazo computado conforme a lo previsto en el subapartado 2.º anterior.

c) Cuando se trata de concesiones en las que la adecuada prestación de los servicios de las mismas no requiera una dedicación exclusiva de los correspondientes vehículos a su realización, reglamentariamente se establecerá un sistema específico de acceso de sus titulares, a las nuevas autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros reguladas en el Título III que hayan de ser otorgadas.

d) Salvo que se obtenga, en su caso, de conformidad con lo previsto en el apartado c) anterior la correspondiente autorización habilitante para el transporte discrecional, no será necesario que los vehículos actualmente afectos a las concesiones a las que se refiere esta disposición transitoria o los que vengan a sustituirlos estén amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el Título III.

e) Cuando de conformidad con lo dispuesto en el apartado a) anterior, el correspondiente servicio, por darse las circunstancias previstas en el artículo 87 haya de ser prestado según el régimen establecido en dicho artículo, la anterior concesión será sustituida por la correspondiente autorización especial prevista en el citado artículo 87 y las autorizaciones VR de los vehículos afectados a la concesión, serán sustituidas por las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros reguladas en el Título III que correspondan.

5. Los actuales concesionarios de servicios públicos de transporte en trolebuses, de carácter interurbano, podrán optar entre mantener su régimen actual, o sustituir dichas concesiones por otras de transporte en autobús, sometidas íntegramente al régimen de ordenación regulado en esta Ley. El plazo de dichas concesiones será de veinticinco años, que se computará desde la entrada en vigor de la presente Ley, y la Administración tendrá idénticas facultades a las expresadas en el apartado a) del anterior punto 4.

Tercera.

1. Las actuales concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, de las que sean titulares RENFE o FEVE, que vengan siendo explotadas con la colaboración de otras empresas, bien a través de su participación en sociedades filiales de carácter mixto, bien a través del correspondiente contrato específico de colaboración, así como aquellas otras concesiones que se hayan venido explotando efectivamente por empresas privadas según lo previsto en el apartado a) del punto 3 siguiente, serán objeto de transmisión respectivamente a las referidas sociedades de carácter mixto o a las correspondientes empresas, de acuerdo con las condiciones de esta disposición.

Conjuntamente con las concesiones a las que se refiere el párrafo anterior, serán transferidas las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares y de productores, que traigan su origen en coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión.

2. El régimen jurídico aplicable en relación con las conversiones de las concesiones a las que se refiere el punto anterior, y en general de las que fueran titulares RENFE o FEVE, será el previsto en el apartado b) del punto 1 y en el punto 4 de la disposición transitoria segunda.

3. La transmisión prevista en el punto 1 anterior, únicamente procederá cuando en la correspondiente empresa privada que hubiese participado en la empresa mixta o prestado el servicio a través del correspondiente contrato de colaboración concurran conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que dicha empresa venga colaborando en la prestación del servicio concesional en el momento de entrada en vigor de esta Ley, o bien, que la misma explote en dicho momento el servicio como titular del mismo, siendo privada de dicha titularidad como consecuencia del litigio judicial con la Compañía ferroviaria, por razón de derecho de tanteo.

b) Que la empresa o aquella de la que traiga causa hubiera sido la adjudicataria definitiva de la concesión si RENFE o FEVE no hubieran ejercitado el derecho de tanteo legalmen-

te previsto, o bien que dicha empresa hubiera sido titular del servicio de la clase B otorgado según los Decretos de 22 de febrero y 21 de junio de 1929, del que la actual concesión traiga origen.

Cuando por no haberse conservado el documento justificativo no sea posible probar la titularidad del servicio de la clase B a que se refiere el párrafo anterior, se presumirá la existencia de dicha titularidad, en las empresas que justifiquen debidamente el venir colaborando continuamente en la prestación del servicio desde una fecha anterior al 1 de abril de 1939, habiendo suscrito con anterioridad a la fecha citada el correspondiente contrato con alguna de las antiguas Compañías ferroviarias, posteriormente integradas en RENFE o FEVE, que ostentare la titularidad de la concesión.

c) Que la empresa acepte la transmisión de la totalidad de las concesiones en cuya prestación venga colaborando y en las que la misma resulte procedente según lo dispuesto en esta disposición, y, asimismo, en el caso de ser titular de alguna concesión de transporte regular de viajero por carretera, opte en relación con la misma por la modalidad de sustitución, regulada en el apartado 3 de la disposición transitoria segunda.

4. Cuando se trate de concesiones configuradas mediante la unificación de otras anteriores, en las que colaboren conjuntamente dos o más empresas que cumplan separadamente los requisitos del punto anterior, la transmisión se realizará la sociedad que entre ellas formen, o la empresa que de común acuerdo designen.

5. Las empresas adquirentes deberán satisfacer a RENFE o FEVE, el importe de la valoración económica de las concesiones en función de su potencial rentabilidad y teniendo en cuenta las circunstancias de todo tipo concurrentes en las mismas.

La valoración se realizará conjuntamente por las partes de forma directa o bien designando de mutuo acuerdo un auditor que lleve a cabo la misma.

Cuando en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, las partes no hubieran comunicado a la Dirección General de Transportes Terrestres el acuerdo alcanzado en relación con la referida valoración, dicho órgano administrativo designará un auditor para realizar la misma, a la vista de cuyo informe la Administración determinará con carácter vinculante la valoración correspondiente.

6. Antes de que se produzca, en su caso, su transmisión a ENATCAR, según lo dispuesto en la disposición adicional primera, y en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta Ley, RENFE y FEVE podrán transferir las concesiones y autorizaciones de servicios regulares de transporte de viajeros permanentes de uso general y especiales, cuya titularidad les corresponde y que vengan siendo explotadas con la colaboración de sociedades mixtas o empresas en las que no se den las circunstancias previstas en el punto 3 de esta disposición, a dichas sociedades mixtas o empresas.

La correspondiente valoración se realizará siguiendo idénticas reglas a las establecidas en el punto 5 anterior.

7. Cuando las sociedades mixtas o empresas colaboradoras a que se refiere esta disposición no aceptasen la transmisión de las concesiones, previstas en la misma, RENFE y FEVE podrán realizar dicha transmisión a otras sociedades o empresas.

Cuarta.

1. En los procedimientos administrativos de todo tipo, regulados por la normativa de ordenación del transporte terrestre, que se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de esta Ley, se continuará dicha tramitación según el régimen jurídico establecido en la misma y en las normas reglamentarias que de conformidad con la disposición derogatoria han de considerarse vigentes.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, en las peticiones y proyectos de establecimiento de nuevas líneas de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que se encuentren en tramitación en el momento de entrada en vigor de esta Ley, se continuará la misma, conforme a la normativa de ordenación y coordinación con el ferrocarril vigente cuando fue iniciada, siempre que se hubiera realizado con anterioridad la declaración de necesidad de establecimiento del servicio. La concesión que en su caso sea otorgada como conclusión del referido procedimiento de tramitación, se entenderá otorgada conforme a lo previsto en la presente Ley, estando sometida a las prescripciones de la misma.

Las peticiones y proyectos respecto a las cuales no se haya producido con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley la declaración de necesidad de establecimiento del servicio, serán archivadas, pudiendo sus promotores reiterar las mismas con sujeción a lo previsto en esta Ley.

El plazo de las citadas concesiones será de veinticinco años para las que se hayan tramitado por iniciativa privada, y el que en cada caso se establezca, dentro del límite máximo establecido en esta Ley, para las que se hayan tramitado por iniciativa pública.

Quinta.

1. Las actuales autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros o mercancías, salvo aquellas a las que se refieren los siguientes puntos de esta disposición, así como las de la clase MR, y las otorgadas de conformidad con el artículo 37 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, quedarán convalidadas y tendrán los efectos legales de las autorizaciones de transporte público discrecional regulados en esta Ley, otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda para que sus titulares puedan continuar realizando los transportes para los que estuvieran anteriormente habilitados.

2. Las autorizaciones de la clase TD serán canjeadas por las autorizaciones para arrendamiento de vehículos regulados en esta Ley, para el ámbito de que en cada caso se trate.

Dichas autorizaciones serán, en todo caso, habilitantes para el arrendamiento de dichos vehículos con o sin conductor.

3. Las autorizaciones de transporte de la clase MD otorgadas para remolques o semirremolques serán canjeadas por las autorizaciones de transporte público discrecional reguladas en esta Ley, otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, pero, por excepción a lo establecido en el artículo 54, referidas a semirremolques concretos, pudiendo realizar el arrastre de los mismos con vehículos provistos de las autorizaciones a que se refiere el punto anterior.

Cuando la misma empresa fuera titular simultáneamente de autorizaciones para semirremolques y de otras de la clase TD para cabezas tractoras, podrá optar por la conversión conjunta, de una autorización de cada clase de las citadas, por una autorización de transporte dis-

crecional, otorgada en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, sometida al régimen ordinario previsto en esta Ley.

Cuando la empresa opte por la referida conversión conjunta realizándola en relación con todas las autorizaciones posibles obtenidas con cargo a contingente, podrá canjear el resto de las autorizaciones MD otorgadas para semirremolques, que en su caso poseyera, por autorizaciones otorgadas en la modalidad prevista en el apartado b) del punto 2 del artículo 92, pero por excepción a lo previsto en el artículo 54 referidas a semirremolques, pudiendo realizar el arrastre de los mismos con vehículos provistos de autorizaciones a los que se refiere el punto 2 de esta disposición.

Cuando las correspondientes autorizaciones de la clase MD estuvieran referidas a semirremolques dedicados para transportes especiales y hubieran sido obtenidas fuera de contingente, las nuevas autorizaciones por las que se canjeen, de conformidad con lo previsto en los tres párrafos anteriores, estarán referidas a semirremolques, o en el supuesto de conversión conjunta, a vehículos únicamente aptos en ambos casos para la realización del transporte especial de que en cada caso se trate.

4. Las autorizaciones específicas para transporte de escolares y productores serán canjeadas por las autorizaciones para la realización de transporte regular de uso especial, reguladas en esta Ley que en cada caso corresponda para que puedan seguir prestando el servicio anteriormente autorizado en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.

5. Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios discrecionales con reiteración de itinerario otorgadas al amparo del artículo 35 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, que no sean de transporte de escolares o productores, serán canjeadas por una autorización provisional habilitante para la realización durante el plazo que en cada caso se establezca, que en todo caso deberá ser inferior a doce meses excepcionalmente prorrogables por otros doce, de los correspondientes servicios en las condiciones reguladas en esta Ley. Transcurrido el citado plazo, los referidos servicios únicamente podrán prestarse previo cumplimiento de los requisitos previstos en la presente Ley.

6. Las autorizaciones de transporte de la clase XR y XDF (ferias y mercados) serán canjeadas por las autorizaciones reguladas en esta Ley que habiliten para seguir realizando el transporte que tuvieran anteriormente autorizado, en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.

7. A los titulares de autorizaciones de las clases MR, de las otorgadas de conformidad con el artículo 37 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, y de las obtenidas al amparo del Decreto 576/1966, de 3 de marzo, siempre que cumplan los requisitos exigibles y lo soliciten expresamente les será otorgada una autorización de agencia de transporte de carga fraccionada, siéndoles reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de agencia de transporte.

8. Las actuales autorizaciones habilitantes para la realización de transportes regulares internacionales de viajeros mantendrán su vigencia en los términos en que fueron otorgadas quedando sometida su utilización a las disposiciones de la presente Ley y a las normas internacionales que sean aplicables.

9. Las autorizaciones de las clases EC y DC serán canjeadas por autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a)

del artículo 92 y con el ámbito territorial mínimo que resulte suficiente para que sus titulares puedan continuar prestando los servicios que estaban autorizados.

A los titulares de contratos de despachos centrales y estaciones centro les será reconocido el requisito de capacitación profesional para agencia de transporte.

Sexta.

1. Las actuales autorizaciones para transporte privado para vehículos rígidos quedarán convalidadas y tendrán los efectos legales de las autorizaciones de transporte privado complementario previstas en esta Ley, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda.

2. Las autorizaciones de transporte privado referidas a cabezas tractoras y a semirremolques serán canjeadas a razón de una de cada una de las clases citadas, por una autorización de transporte privado sometida al régimen ordinario previsto en la Ley.

Las autorizaciones referidas a semirremolques, que en su caso resten, después de realizado el canje previsto en el párrafo anterior, mantendrán su vigencia, estando referidas a un semirremolque concreto, que podrá ser arrastrado por los titulares de autorizaciones de arrendamiento con origen en autorizaciones TD a que se refiere el punto 2 de la disposición transitoria quinta.

Séptima.

1. Las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías otorgadas con anterioridad a la presente Ley serán convalidadas por las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías reguladas en esta Ley, tanto de carga completa como de carga fraccionada, cuando cumplan los requisitos generales establecidos en relación con las mismas, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.

2. Las actuales autorizaciones de agencia de viajes, habilitarán para la realización de las actividades previstas en el artículo 122.

3. Las actuales autorizaciones de arrendamiento de vehículos serán convalidadas por las autorizaciones de arrendamiento de vehículos reguladas en esta Ley, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.

4. Las actuales concesiones de estaciones serán convalidadas por las autorizaciones de estaciones reguladas en la presente Ley, manteniendo su vigencia hasta la finalización del plazo establecido en su respectivo otorgamiento originario. Dichas concesiones tendrán los efectos legales y el régimen jurídico previsto en la presente Ley.

Octava.

1. Las actuales concesiones y autorizaciones de transporte por ferrocarril de servicio público o privado mantendrán su vigencia de acuerdo con sus condiciones de otorgamiento, hasta la finalización del correspondiente plazo, quedando sometidas al régimen jurídico establecido en la presente Ley.

2. En tanto se produce la determinación expresa por el Gobierno de los servicios que componen la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario, se considerarán comprendidos en la misma la totalidad de los servicios ferroviarios que en el momento de entrada en vigor de esta Ley explota RENFE.

Novena.

La actualización del inventario a que se refiere el artículo 184.4 deberá realizarse en el plazo de dos años a partir de la fecha de la entrada en vigor de la presente Ley.

Décima (48).

...

Undécima.

La sustitución y canje de autorizaciones a que se refieren las disposiciones anteriores deberá hacerse cumpliendo los plazos y condiciones de tramitación que se establezcan por la Administración.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

1. Se derogan las Leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de dichos Transportes con los Ferroviarios, ambas de 27 de diciembre de 1947; la Ley 38/1984, de 6 de noviembre, sobre inspección, control y régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera, y el Real Decreto Legislativo 1304/1986, de 28 de junio, sobre determinadas condiciones exigibles para la realización de transporte público por carretera.

2. Asimismo se derogan: La Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de marzo de 1908, modificada por la Ley de 23 de febrero de 1912; el Decreto-Ley de 5 de mayo de 1926, que aprobó el Plan Preferente de Ferrocarriles de urgente construcción; las bases cuarta a dieciocho de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y del Transporte de 24 de enero de 1941; la Ley de 21 de abril de 1949 sobre Ferrocarriles de Explotación deficitaria; la Ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877; la Ley de Creación de las Juntas de Detasas de 18 de julio de 1932, modificada por Ley de 24 de julio de 1938; los Decretos-Leyes de 23 de julio de 1964 y 19 de julio de 1962 sobre organización y funcionamiento de RENFE; el Decreto-Ley de 29 de diciembre de 1972 sobre reorganización de los Ferrocarriles de Vía Estrecha; el artículo 56 de la Ley 33/1971, de 2 de julio, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

3. A la entrada en vigor de los reglamentos generales de ejecución de la presente Ley quedarán derogadas el resto de las normas reguladoras de los transportes mecánicos por carretera y por ferrocarril, excepto los que expresamente se declaren vigentes.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palma de Mallorca a 30 de julio de 1987.

---

(48) Disposición declarada nula por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.

ANEXO

La Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el Mercado de Transportes por Carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, incorpora tres Disposiciones Adicionales y una Disposición Final cuyo contenido se incluye en este Anexo

Disposición adicional primera. ***Coordinación con la Jefatura Central de Tráfico.***

En el plazo máximo de seis meses contados desde la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Fomento y del Interior adoptarán las medidas que resulten pertinentes para asegurar la fluidez en el recíproco trasvase de datos entre los sistemas de información de los registros obrantes en la Dirección General de Transportes por Carretera y en la de Tráfico, a fin de que, en todo momento, uno y otro Centros directivos conozcan:

a) La identidad de la persona o personas físicas o jurídicas que ostentan o han ostentado en cierto momento la titularidad de un determinado vehículo identificado por su matrícula.

b) La relación de vehículos, identificados por sus respectivas matrículas, de que es o ha sido titular en cierto momento una determinada persona física o jurídica.

c) Las características relativas al número de plazas, masa máxima autorizada y tara u otros elementos técnicos o de construcción que consten en el permiso de circulación de un determinado vehículo identificado por su matrícula.

d) La identidad de la persona o personas físicas o jurídicas que ostentan o han ostentado en cierto momento la titularidad de una determinada autorización de transporte identificada por su número.

e) El número y la clase de las autorizaciones de transporte de que sea o haya sido titular en cierto momento una determinada persona física o jurídica, así como la matrícula de los vehículos a los que en su caso se adscribieron tales autorizaciones.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.2.a) de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, para el trasvase de datos entre los sistemas de información señalado en esta disposición no será necesario el consentimiento del afectado.

Disposición adicional segunda. ***Coordinación con la Agencia Estatal de Administración Tributaria.***

A efectos de la comprobación del exacto cumplimiento de los requisitos exigidos en los artículos 48, 95 y 102 de esta ley, la Agencia Estatal de Administración Tributaria y los órganos que tengan atribuidas funciones equivalentes en las Administraciones de las comunidades autónomas emitirán, a requerimiento de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento y en los términos y con los requisitos establecidos por la disposición adicional cuarta de la Ley 40/1998, de 9 de diciembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y otras Normas Tributarias para su desarrollo, relación por medios informáticos o telemáticos acerca del cumplimiento de obligaciones fiscales e inexistencia de deudas tributarias por parte de las personas físicas o jurídicas titulares de las concesiones, autorizaciones o licencias habilitantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias.

Disposición adicional tercera. ***Coordinación con la Seguridad Social.***

1. A efectos de la comprobación del exacto cumplimiento de los requisitos exigidos en los artículos 48, 95 y 102 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y de lo que, en relación con éstos, se especifica en las normas dictadas para su desarrollo, los órganos competentes de la Seguridad Social emitirán, a requerimiento de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, relación sobre soporte informático acerca del cumplimiento de sus obligaciones y la inexistencia de deudas con dicha entidad por parte de las personas físicas o jurídicas titulares de concesiones, autorizaciones o licencias habilitantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias.

2. A los fines de inspección y control del cumplimiento de los preceptos contenidos en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo, los órganos competentes de la Seguridad Social informarán, a requerimiento de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, acerca de los datos obrantes en sus registros en relación con los siguientes extremos:

a) Régimen de la Seguridad Social en que se encuentra o se encontraba en cierto momento en situación de alta una persona física o jurídica titular de concesiones, autorizaciones o licencias habilitantes para la realización de transportes terrestres o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, con indicación, en su caso, de la empresa en que presta o prestaba sus servicios y de su categoría profesional.

b) Relación de trabajadores que una determinada persona física o jurídica titular de concesiones, autorizaciones o licencias habilitantes para la realización de transportes terrestres o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias tiene o tenía en cierto momento a su servicio y en situación de alta en el sistema con la categoría y grupo de cotización correspondiente a los conductores por cuenta ajena.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.2.a) de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, para la emisión de los informes y relaciones señalados en esta disposición no será necesario el consentimiento del afectado.

Disposición final única.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 80 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, la obligación establecida en el apartado 3 del artículo 147 únicamente será exigible a partir del día 1 de enero de 2004.

REGLAMENTO DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

Pág.

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres 109

Tabla de artículos del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres modificados por disposiciones posteriores 307

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

TÍTULO PRIMERO Disposiciones comunes a los distintos modos de transporte

CAPÍTULO PRIMERO. Ámbito de aplicación, régimen competencial y principios de ordenación administrativa (Arts. 1 al 2)
CAPÍTULO II. Disposiciones relativas al cumplimiento del contrato de transporte

Sección Primera. *Responsabilidad* (Arts. 3 al 4)
Sección Segunda. *Seguros* (Art. 5)
Sección Tercera. *Juntas Arbitrales del Transporte* (Arts. 6 al 12)
Sección Cuarta. *Contratos-tipo* (Art. 13)

CAPÍTULO III. Los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre (Arts. 14 al 24)
CAPÍTULO IV. Otras disposiciones

Sección Primera. *Planes de transporte* (Arts. 25 al 26)
Sección Segunda. *Transporte sucesivo* (Art. 27)
Sección Tercera. *Régimen tarifario* (Arts. 28 al 29)
Sección Cuarta. *Participación de las asociaciones de cargadores y usuarios en las funciones administrativas* (Art. 30)
Sección Quinta. *El Consejo Nacional de Transportes Terrestres* (Arts. 31 al 32)

TÍTULO II. Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos

CAPÍTULO PRIMERO. Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio de la actividad (Arts. 33-40)
CAPÍTULO II. Títulos habilitantes (Arts. 41-46)
CAPÍTULO III. Reglas y exigencias generales (Arts. 47-51)
CAPÍTULO IV. Cooperativas (Arts. 52-53)
CAPÍTULO V. Colaboración de las Asociaciones Profesionales con la Administración (Arts. 54-60)

TÍTULO III. Transportes regulares de viajeros

CAPÍTULO PRIMERO. Establecimiento de servicios regulares permanentes de uso general (Arts. 61-65)
CAPÍTULO II. Adjudicación de la explotación de los servicios regulares permanentes de uso general (Arts. 66-74)
CAPÍTULO III. Explotación de las concesiones (Arts. 75-91)
CAPÍTULO IV. Unificación y extinción de las concesiones (Arts. 92-97)
CAPÍTULO V. Servicios regulares permanentes de uso general con condiciones especiales de prestación (Arts. 98-102)
CAPÍTULO VI. Transportes regulares temporales y de uso especial

Sección Primera. *Transportes regulares temporales* (Arts. 103-104)
Sección Segunda. *Transportes regulares de uso especial* (Arts. 105-108)

TÍTULO IV. Transportes discrecionales y distintos tipos específicos de transportes

CAPÍTULO PRIMERO. Transportes públicos discrecionales de mercancías y de viajeros: Autorizaciones y régimen jurídico

Sección Primera. *Autorizaciones* (Arts. 109-116)
Sección Segunda. *Régimen jurídico* (Arts. 117-122)

CAPÍTULO II. Reglas sobre determinados tipos específicos de transporte

Sección Primera. *Transporte público en automóviles de turismo* (Arts. 123-127)
Sección Segunda. *Transportes turísticos y realizados con contratación individual* (Arts. 128-132)
Sección Tercera. *Transporte sanitario* (Arts. 133-138)
Sección Cuarta. *Transporte funerario* (Art. 139)
Sección Quinta. *Transporte de mercancías peligrosas y de mercancías perecederas* (Art. 140)

CAPÍTULO III. Transporte urbano (Arts. 141-143)
CAPÍTULO IV. Transporte internacional (Arts. 144-155)
CAPÍTULO V. Transportes privados (Arts. 156-158)

TÍTULO V. Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

CAPÍTULO PRIMERO. Agencias de transporte

Sección Primera. *Agencias de transporte de mercancías* (Arts. 159-164)
Sección Segunda. *Agencias de viaje* (Arts. 165-166)

CAPÍTULO II. Transitarios (Arts. 167-170)
CAPÍTULO III. Almacenistas-distribuidores (Arts. 171-173)
CAPÍTULO IV. Arrendamientos de vehículos

Sección Primera. *Arrendamiento sin conductor* (Arts. 174-179)
Sección Segunda. *Arrendamiento con conductor* (Arts. 180-182)

CAPÍTULO V. Estaciones de transporte (Arts. 183-187)
CAPÍTULO VI. Centro de información y distribución de cargas (Arts. 188-192)

TÍTULO VI. Régimen sancionador y de control de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos

CAPÍTULO PRIMERO. Reglas generales sobre responsabilidad (Arts. 193-195)
CAPÍTULO II. Infracciones (Arts. 196-200)
CAPÍTULO III. Sanciones (Arts. 201-202)
CAPÍTULO IV. Procedimiento sancionador (Arts. 203-216)
CAPÍTULO V. Precintados (Arts. 217-221)
CAPÍTULO VI. Documentos de control (Art. 222)

TÍTULO VII. Establecimiento, construcción y explotación de transportes ferroviarios

CAPÍTULO PRIMERO. Cuestiones generales (Arts. 223-225)
CAPÍTULO II. Establecimiento y construcción de ferrocarriles de transporte público

Sección Primera. *Establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias. Cuestiones generales* (Arts. 226-233)

Sección Segunda. *Construcción de ferrocarriles de transporte público* (Arts. 234-249)

Capítulo III. Explotación de ferrocarriles de transporte público

Sección Primera. *Procedimientos de explotación* (Art. 250)
Sección Segunda. *Explotación por RENFE* (Arts. 251-257)
Sección Tercera. *Explotación indirecta por empresa privada o mixta* (Arts. 258-267)
Sección Cuarta. *Otras formas de explotación indirecta* (Art. 268)

Capítulo IV. Construcción y explotación de ferrocarriles de transporte privado y de apartaderos

Sección Primera. *Ferrocarriles de transporte privado* (Arts. 269-273)
Sección Segunda. *Construcción y explotación de apartaderos de titularidad privada que complementan ferrocarriles de transporte público* (Arts. 274-277)

TÍTULO VIII. Policía de Ferrocarriles

Capítulo primero. Disposiciones generales (Arts. 278-279)
Capítulo II. Delimitación de los terrenos inmediatos al ferrocarril (Arts. 280-282)
Capítulo III. Limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril (Arts. 283-291)
Capítulo IV. Entrada y tránsito de personas y vehículos en las líneas férreas (Art. 292)
Capítulo V. Prohibiciones y obligaciones en la utilización de los transportes ferroviarios (Arts. 293-294)
Capítulo VI. Régimen sancionador (Arts. 295-299)

DISPOSICIONES ADICIONALES
DISPOSICIONES TRANSITORIAS
DISPOSICIÓN SOBRE DEROGACIONES Y VIGENCIAS (no se incluye)

ANEXO: Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, 5 disposiciones transitorias, 1 disposición derogatoria y 1 final.

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 improcedencia 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 conceptuación 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 autobús, 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 conceptuado 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, reservándoles 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 aquel 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 encomendándoselo 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 infrac-

ciones 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 levanten, 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 precintar.

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 de 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 posibilidad 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 conceptuación 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 dicha 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 Re-

glamento, 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:

TÍTULO PRIMERO
Disposiciones comunes a los distintos modos de transporte

CAPÍTULO PRIMERO
Ámbito de aplicación, régimen competencial y principios de ordenación administrativa

Artículo 1.º

1. Las disposiciones del presente Reglamento serán de aplicación 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).

2. 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 Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Artículo 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:

a) Satisfacción de las necesidades de los usuarios con el mayor grado de eficacia posible y la utilización más adecuada de los recursos sociales.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

e) 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.

Capítulo II
Disposiciones relativas al cumplimiento del contrato de transporte

Sección 1.ª Responsabilidad

Artículo 3.º

1. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de mercancías por las pérdidas o averías que sufran éstas, estará limitada como máximo a la cantidad de 4,5 euros por kilogramo. La responsabilidad de dichos porteadores por los retrasos en la entrega de las mercancías no podrá exceder, salvo pacto en contrario, del precio del transporte.

2. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de viajeros por las pérdidas o averías que sufran los equipajes de éstos estará limitada como máximo a 14,5 euros por kilogramo. Su responsabilidad por las pérdidas o averías que sufran los encargos que transporten se regirá por las condiciones señaladas en el apartado 1 de este artículo en relación con el transporte de mercancías.

La vigilancia de los bultos de mano corresponderá al viajero al que acompañan y, en consecuencia, serán de su cuenta los daños que éstos puedan sufrir mientras se encuentren a bordo del vehículo, salvo que pruebe la responsabilidad de la empresa transportista, en cuyo caso serán de aplicación las limitaciones anteriormente previstas en relación con los equipajes. En todo caso, se considerará responsable a la empresa transportista de la posible pérdida o deterioro de los bultos de mano ocurrida en algún momento en que, con ocasión de una parada, todos los ocupantes hubieran abandonado el vehículo sin que, inmediatamente después, el conductor hubiera cerrado las puertas de acceso al mismo.

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

4. Las limitaciones de responsabilidad previstas en los dos primeros apartados 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 apartados anteriores, el transportista podrá percibir una cantidad adicional sobre el precio del transporte en correspondencia al aumento de responsabilidad pactado. La cuantía de dicha percepción adicional será libremente pactada por las partes.

6. La limitaciones establecidas en los apartados anteriores serán también de aplicación a quienes por disposición legal asuman la posición de transportistas frente a los cargadores y usuarios.

Artículo 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.

Consecuentemente, los costes generados por las referidas operaciones no estarán comprendidos en el precio del transporte. Cuando, conforme a lo previsto en el párrafo anterior, se hubiera pactado expresamente que el porteador asumiera la realización de tales operaciones, éstas habrán de ser retribuidas con independencia del referido precio.

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 anteriormente previsto.

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 de 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.

3. De acuerdo con la disposición final primera de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y el artículo 3 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y en ejecución de lo que se dispone en el apartado 5 del artículo 22 de la LOTT, la normativa de seguridad y salud en el trabajo y de prevención de riesgos laborales relativa a las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga aplicable a los conductores profesionales por cuenta ajena de vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase «C+E» será asimismo de aplicación a los conductores profesionales por cuenta propia o autónomos de esta clase de vehículos.

Sección 2.ª Seguros

Artículo 5.º

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.

Asimismo, las empresas prestadoras de los referidos servicios de transporte vendrán obligadas a tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que causen con ocasión del transporte, cuando así se establezca expresamente en las normas reguladoras de cada tipo específico de transporte o en la normativa general de seguros.

El coste de los seguros previstos 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

Artículo 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.

Artículo 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 las letras 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 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 párrafo anterior, será competente aquélla 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.

Artículo 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 apartado 1 del artículo anterior, o, en su caso, por la Dirección General de Transportes por Carretera. 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 apartados 3 y 4 de este artículo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9.7.

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 y podrá designarse otro de las empresas de transporte por cable.

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 repre-

sentantes 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 el 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 5º y concordantes del Real Decreto 825/1990, de 22 de junio.

Artículo 9.º.

1. La posibilidad de acción ante las Juntas para promover el arbitraje previsto en la letra a) del artículo 6 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 de forma clara y precisa la petición 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, una vez oídas las partes y practicadas o recibidas las pruebas que considere oportunas, en el plazo previsto en la legislación general de arbitraje.

El presidente podrá decidir por sí solo cuestiones de ordenación, tramitación e impulso del procedimiento.

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

La inasistencia de la parte reclamada no impedirá la celebración de la vista ni que se dicte el 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 celebre la vista ni que se dicte el laudo.

8. Los laudos no requerirán formalidades especiales y tendrán los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, procediendo únicamente contra ellos la acción de anulación y de revisión por las causas específicamente previstas en dicha legislación. Transcurridos veinte días desde que fuera dictado el laudo, podrá obtenerse su ejecución forzosa ante el órgano judicial competente, 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 apartados 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 Ministro de Fomento, 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 las letras b), c) y d) del artículo 6, se determinarán por el Ministro de Fomento.

Artículo 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.

Artículo 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, este deberá producirse al contado.

2.º Cuando el destinatario no se halle en el domicilio indicado para realizar la entrega, o cuando rehuse 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.

Artículo 12.

1. Cuando el destinatario no se halle en el domicilio indicado para realizar la entrega, rehuse 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.°, 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

Artículo 13.

1. 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.

Capítulo III
Los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre

Artículo 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.

Artículo 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 aquélla 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 aquélla, sin perjuicio de la coordinación por los Gobernadores civiles o Delegados del Gobierno a que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 16.

1. Los órganos competentes en materia de transportes perseguirán el aumento de la eficacia de la función inspectora a través de la elaboración periódica de planes de inspección, los cuales darán un carácter sistemático a las actuaciones inspectoras, y determinarán, en su caso, las líneas generales directrices de las operaciones de control referidas a servicios o actividades que puedan requerir actuaciones especiales.

La elaboración de dichos planes se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr el adecuado ajuste en el ejercicio de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Asimismo, en dicha elaboración podrá recabarse la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2. El Ministerio de Fomento podrá determinar en todo momento los criterios de actuación prioritaria de los Servicios de Inspección en relación con los transportes de su competencia, ya se ejerza ésta directamente por la Administración del Estado o, por delegación, por las comunidades autónomas. Dichos criterios orientarán tal actuación prioritaria hacia aquellas infracciones que en cada momento tengan más repercusión social o impliquen una mayor perturbación en la ordenación y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquéllas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

3. Los órganos de las Administraciones Públicas competentes en materia de transportes comunicarán a los mandos naturales de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte por carretera en las provincias afectadas las instrucciones que consideren precisas para el mejor cumplimiento de los referidos planes de actuación, bien a través de los Subdelegados del Gobierno, cuando dichas Fuerzas dependan de la Administración del Estado, o, en otro caso, a través de los órganos 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 apartado 3 del artículo anterior.

4. Deberá procurarse la actuación coordinada de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre del Estado con los de las comunidades autónomas y las entidades locales.

Artículo 17.

De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 33 de la LOTT, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad.

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

Quienes cometieran atentados o desacatos de hecho o de palabra contra el personal de la Inspección en acto de servicio o con motivo de éste, incurrirán en las responsabilidades a que hubiere lugar según la legislación vigente. Dichos funcionarios o agentes deberán poner tales 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 al efecto.

Artículo 18.

1. Los Servicios de Inspección realizarán sus funciones en relación con las empresas públicas o privadas de transporte o que realicen actividades auxiliares y complementarias del transporte, con los cargadores y 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.

Artículo 19.

Los titulares de los servicios y actividades a los que se refiere este reglamento, los titulares de empresas en cuyas instalaciones se realicen actividades de transporte terrestre o relacionadas con éste, así como quienes ocupen la posición de cargador o remitente, mero expedidor o destinatario o consignatario en un transporte de mercancías, los usuarios de un transporte de viajeros y, en general, las personas afectadas por sus preceptos, vendrán obligadas a facilitar al personal de la Inspección del Transporte Terrestre, en el ejercicio de sus funciones, el acceso a sus vehículos e instalaciones y la inspección de la carga o pasaje transportados a bordo de aquéllos, así como el examen de los documentos, libros de contabilidad, facturas, títulos de transporte y datos estadísticos que estén obligados a llevar y cualquier otro extremo o información relativos a las condiciones de prestación de los servicios realizados que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transportes. Dicha obligación alcanzará, en todo caso, a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados. Por cuanto se refiere a los usuarios del transporte de viajeros, estarán obligados a identificarse a requerimiento del personal de la inspección cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el servicio utilizado por aquéllos.

A tal efecto, los Servicios de Inspección podrán recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir su presentación en las oficinas públicas correspondientes, o la comparecencia en éstas del empresario o sus representantes, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo. En las inspecciones llevadas a cabo en carretera, el conductor tendrá la consideración de representante de la empresa en relación con la documentación que existe obligación de llevar a bordo del vehículo y la información que le sea requerida respecto del servicio realizado.

Cuando la documentación que se solicite sea la acreditativa del cumplimiento de las obligaciones relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, la empresa no po-

drá excusarse de aportarla por la ausencia del empresario o la persona responsable de su llevanza o custodia.

La exigencia a que se refiere este artículo únicamente podrá ser realizada en la medida en que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transporte terrestre.

Artículo 20.

En el ejercicio de su función, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre están autorizados para:

a) Desarrollar materialmente su actuación 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 o jurídicas, será precisa la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.

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

En especial, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las unidades o destacamentos de las Fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo, cuando existan indicios fundados de exceso de peso, manipulación o funcionamiento inadecuado imputable al transportista del tacógrafo o del limitador de velocidad u otros instrumentos de control que exista obligación de llevar instalados en los vehículos, podrán ordenar el traslado del vehículo hasta la báscula de pesaje, taller autorizado o zona de control que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a treinta kilómetros. No obstante cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer.

El conductor del vehículo así requerido vendrá obligado a conducirlo, acompañado por los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas intervinientes, hasta los lugares citados, así como a facilitar las operaciones de pesaje y verificación, corriendo los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción, y, en caso contrario, de la Administración competente para la incoación, en su caso, del correspondiente expediente sancionador.

En los supuestos de traslados a talleres autorizados, éstos estarán obligados a prestar el servicio de intervención técnica sobre tacógrafos, limitadores de velocidad u otros instrumentos que exista obligación de llevar instalados en el vehículo, a todos aquellos agentes de la Inspección o de las Fuerzas de vigilancia del transporte, sin ningún tipo de discriminación y realizarán las verificaciones pertinentes con la máxima diligencia a fin de no perturbar la actuación inspectora.

Artículo 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.

Artículo 22.

De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 33 de la LOTT los hechos constatados por los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las fuerzas que legalmente tengan atribuida la vigilancia del mismo tendrán valor probatorio cuando se formalicen en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados. No obstante, la inspección actuante deberá aportar cuantos elementos probatorios sobre el hecho denunciado resulten posibles.

Artículo 23.

Si, en su actuación, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre descubriese hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial, lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate.

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

Con objeto de conseguir la coordinación requerida para dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, los órganos que ostenten competencias sobre cada una de las distintas materias afectadas deberán prestarse la asistencia activa y cooperación que resulte necesaria al efecto.

Artículo 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.

Capítulo IV
Otras disposiciones

Sección 1.ª Planes de transporte

Artículo 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.

Artículo 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.ª Transporte sucesivo

Artículo 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 agencias 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 tendentes 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.ª Régimen tarifario

Artículo 28.

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

Dichas tarifas obligatorias deberán estar expuestas al público de conformidad con lo previsto en este Reglamento y con lo que el Ministro de Fomento determine.

El Ministro de Fomento podrá extender la obligatoriedad de exponer al público otros precios que apliquen las empresas transportistas o que desarrollen actividades auxiliares y complementarias del transporte, aunque no vengan determinados mediante tarifas administrativas de obligado cumplimiento.

Artículo 29.

1. Originalmente, las tarifas que resulten obligatorias de conformidad con lo previsto en el artículo anterior se fijarán 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, pudiendo el Ministro de Fomento establecer reglas a tal efecto.

2. Las tarifas de los transportes públicos regulares permanentes o temporales de viajeros de uso general deberán ser modificadas en los supuestos previstos en los artículos 77.3 y 87 de este reglamento, conforme a las reglas establecidas en ellos.

No obstante, dichas tarifas podrán ser modificadas con carácter extraordinario en los términos previstos en el apartado siguiente, cuando sufra una variación excepcional el conjunto de elementos que integran su estructura de costes o una parte sustancial de éstos.

3. Las tarifas obligatorias que, en su caso, se encuentren establecidas para modalidades de transporte distintas a la referida en el apartado anterior o para actividades auxiliares y complementarias del transporte deberán ser modificadas cuando sufra variación sustancial el conjunto de los elementos que integren su referida estructura de costes. 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.

4. En el procedimiento de determinación y modificación de las tarifas obligatorias a que hace referencia el apartado anterior, 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.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 3 y 4, 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.

6. Con la salvedad establecida en el artículo 87.1.b), 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 y modificación de las correspondientes tarifas a los órganos competentes sobre control de precios.

7. El Ministerio de Fomento elaborará y mantendrá actualizados, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las asociaciones más representativas de los usuarios del transporte, sendos observatorios en los que se contemple la evolución de los costes de los transportes de viajeros y de mercancías, a los que dará difusión a través de los medios que se consideren más eficaces para facilitar su conocimiento por empresas y particulares.

Sección 4.ª Participación de las asociaciones de cargadores y usuarios en las funciones administrativas

Artículo 30.

1. Las Asociaciones representativas de los cargadores, debidamente inscritos 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.ª El Consejo Nacional de Transportes Terrestres

Artículo 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 Fomento, de acuerdo con la siguiente estructura:

a) Sección de Transporte de Viajeros:

1.º Seis consejeros, representantes de las empresas de transporte público de viajeros, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2.º Dos consejeros, representantes de las agencias de viaje, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

3.º Un consejero, representante de las estaciones de transporte de viajeros, designado a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

4.º Siete consejeros, representantes de los usuarios, seis de los cuales serán designados por el Consejo de Consumidores y Usuarios y uno por el Comité Español de Representantes de Minusválidos (CERMI).

5.º Dos consejeros, representantes de los trabajadores del sector de transporte de viajeros, designados a propuesta de las centrales sindicales más representativas en dicho sector.

6.º 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.

7.º Cuatro consejeros, representantes de las empresas ferroviarias, nombrados a propuesta conjunta de RENFE-operadora, FEVE y las asociaciones de empresas ferroviarias, y otro más designado a propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias.

8.º Un consejero, representante de las empresas de transporte aéreo no regular, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

9.º Dos consejeros, designados entre expertos en transportes terrestres de reconocido prestigio.

10.º Un mínimo de cinco 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. Otro de los designados estará especialmente cualificado por su conocimiento del sector ferroviario.

b) Sección de Transporte de Mercancías:

1.º Seis consejeros, representantes de las empresas de transporte público de mercancías por carretera, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2.º 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.

3.º Seis consejeros, representantes de las empresas cargadoras, designados a propuesta de las asociaciones representativas de éstas.

4.º Un consejero, representante de los usuarios, designado por el Consejo de Consumidores y Usuarios.

5.º Dos consejeros, representantes de los trabajadores del sector de transporte de mercancías, designados a propuesta de las centrales sindicales más representativas en dicho sector.

6.º 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.

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

8.º Cuatro consejeros representantes de las empresas de transporte ferroviario, nombrados a propuesta conjunta de RENFE-operadora, FEVE y las asociaciones de empresas ferroviarias, y otro más designado a propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias.

9.º Un consejero, representante de las empresas de transporte aéreo de carga, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

10.º Un consejero, representante de las empresas de transporte marítimo, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

11.º Dos consejeros designados entre expertos en transportes terrestres de reconocido prestigio.

12.º Un mínimo de cinco 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. Otro de los designados estará especialmente cualificado por su conocimiento del sector ferroviario.

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.

Artículo 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 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 informe 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.

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

CAPÍTULO PRIMERO
Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio de la actividad

Artículo 33.

1. Para el ejercicio de las actividades de transporte público de mercancías y de viajeros en autobús será necesario el cumplimiento de los requisitos de capacitación profesional, capacidad económica y honorabilidad regulados en el presente capítulo.

Tales requisitos deberán asimismo ser cumplidos por las personas que realicen las actividades de agencia de transporte de mercancías, transitario y almacenista-distribuidor.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, cuando las circunstancias del mercado de transporte de mercancías en vehículos cuyo peso máximo autorizado no supere las 3,5 toneladas así lo aconseje, el Ministro de Fomento, previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transporte Terrestres, podrá establecer unas condiciones de capacitación profesional y capacidad económica específicas y distintas de la general para el ejercicio de dicha actividad.

3. 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 refieren los apartados anteriores, 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.

Artículo 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 aquéllas 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.

Artículo 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.

Artículo 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, ésta podrá continuar su actividad durante un plazo máximo de tres meses, aun cuando la persona que de forma efectiva la dirija durante ese tiempo no cumpla el citado requisito. En ningún caso podrán acumularse en el espacio de doce meses períodos discontinuos en esta situación que sumen en su conjunto más de cinco meses.

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.

Artículo 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 seis meses, en tanto no se haya extinguido la responsabilidad penal.

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 hubiere impuesto la pena.

c) Haber sido sancionadas por la comisión de infracciones en materia de transportes en los términos señalados en el artículo siguiente.

d) Incumplimiento muy grave y reiterado de las normas fiscales, laborales, de Seguridad Social, seguridad vial o medio ambiente.

Artículo 38

1. A los efectos previstos en la letra c) del artículo anterior, se considera que las personas que dirigen una empresa han perdido el requisito de honorabilidad cuando ésta haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, en los términos siguientes:

a) Por la comisión de la infracción tipificada en el apartado 5 del artículo 140 de la LOTT.

b) Por la comisión de dos o más infracciones de las tipificadas en los apartados 1, 2, 3, 4 y 6 del artículo 140 de la LOTT, en el período de 366 días.

c) Por la comisión de tres o más infracciones de las tipificadas en los apartados 15, 16, 17 y 18 del artículo 140 de la LOTT, en el período de 366 días.

2. El plazo por el que se considerará perdido el requisito de honorabilidad será de cinco años en el caso señalado en la letra a) del apartado anterior y de tres en los señalados en las letras b) y c).

3. La pérdida del requisito de honorabilidad por las causas señaladas en este artículo se producirá en relación con todas las personas que realicen la dirección efectiva de la empresa infractora.

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 de 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. Dicha justificación no podrá apreciarse en ningún caso en relación con las personas a través de las que la empresa cumpla el requisito de capacitación profesional.

Artículo 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 los 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.

Artículo 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 o de viajeros deberán disponer de un capital desembolsado y de reservas de, al menos, 9.000 euros (1.497.474 pesetas) cuando utilicen un solo vehículo, a los que se añadirán 5.000 euros (837.930 pesetas) más por cada vehículo adicional.

Las Empresas que realicen las actividades de agencia de transporte de mercancías, de transitario y de almacenista-distribuidor deberán disponer de un capital desembolsado y reservas de, al menos, 60.000 euros (9.983.160 pesetas).

El Ministro de Fomento podrá elevar las referidas cantidades hasta el triple cuando las circunstancias del mercado determinen que sólo las empresas con una capacidad económica superior a la anteriormente señalada resultan idóneas para desenvolverse con eficacia.

A los efectos previstos en este punto, el Ministro de Fomento podrá determinar que se admita o se exija, cuando la mejor ordenación de un sector o subsector del transporte así lo aconseje, que la capacidad económica de la empresa se acredite mediante el depósito en metálico o valores en la Caja General de Depósitos de la cantidad de que se trate o mediante un aval o garantía de entidad financiera o de afianzamiento legalmente reconocida por dicha cantidad, ejecutable judicialmente por los acreedores de la empresa.

3. El Ministro de Fomento 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 Unión 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 o empréstitos; 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 una Entidad de crédito legalmente establecida.

5. El cumplimiento del requisito de capacidad económica podrá ser 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 Fomento en las normas reguladoras de los distintos tipos de títulos habilitantes, atendiendo a las especiales características de los transportes o actividades auxiliares o complementarias a que los mismos se refieran.

Capítulo II
Títulos habilitantes

Artículo 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 apartado anterior, no será necesaria la obtención de título habilitante, sin perjuicio de lo previsto en el apartado 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 públicos o privados realizados en vehículos de menos de 3 ruedas.

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

d) Transportes privados complementarios de mercancías que se realicen en vehículos de hasta 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, inclusive.

e) Transportes públicos de mercancías realizados en vehículos de hasta 2 toneladas de masa máxima autorizada, inclusive. La referida masa máxima autorizada podrá ser modificada por el Ministerio de Fomento, con carácter general, o únicamente para los vehículos de determinadas características, sin que en ningún caso pueda ser superior a 3,5 toneladas.

f) Transportes públicos y privados complementarios de viajeros y de mercancías que se realicen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre, salvo en los supuestos en que, por concurrir circunstancias de especial repercusión en el transporte de la zona, el órgano competente de la Administración de transportes, mediante resolución motivada y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera, establezca expresamente la obligatoriedad de autorización.

g) Transportes oficiales.

h) Transportes privados complementarios realizados por tractores agrícolas.

i) Transportes de equipajes en remolques arrastrados por vehículos destinados al de viajeros.

j) Transportes fúnebres realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.

k) Transportes de basuras e inmundicias realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello o que, en cualquier caso, hubiesen sido adquiridos con este fin por la correspondiente Entidad local.

l) Transportes de dinero, valores y mercancías preciosas, realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.

m) Transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, y en particular de catástrofes naturales.

n) Arrendamiento de vehículos sin conductor.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, para la realización de aquellos transportes públicos previstos en el mismo que por su volumen o repercusión así lo justifiquen, el Ministro de Fomento 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 la letra a), del apartado 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. 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 la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial por razón del peso o dimensiones del vehículo correspondiente.

5. 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, se prestarán, en principio, al amparo de la correspondiente concesión administrativa, si bien podrá utilizarse igualmente, cualquier otra de las formas de gestión indirecta previstas en la legislación de contratación administrativa, cuando así lo decida el órgano competente por razones de interés público que deberán quedar debidamente justificadas en el oportuno expediente.

El órgano en cada caso competente, determinará la modalidad a través de la cual se prestará la actividad de las estaciones de transporte, sean de viajeros o de mercancías, y de los centros de información y distribución de cargas públicos que se gestionen en forma indirecta.

Artículo 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 cumplir 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.

Artículo 43.

1. Sin perjuicio de las consecuencias a que, en su caso, haya lugar, con arreglo a lo dispuesto en el título VI de este reglamento, cuando la Administración constate el incumplimiento de los requisitos señalados, procederá de oficio a dejar en suspenso los correspondientes títulos habilitantes, o sus copias, en la medida en que se produzca un desajuste entre aquellos y la circunstancia real de la empresa, comunicándolo a su titular. Dicha suspensión, que implicará la entrega a la Administración de la documentación referida a los títulos afectados, se mantendrá hasta que se subsane el incumplimiento constatado. No obstante, si dicha subsanación no se ha producido con anterioridad, el órgano competente procederá a la anulación definitiva de los correspondientes títulos habilitantes con ocasión del más próximo visado que, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 46, corresponda.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior, cuando el incumplimiento del requisito de que se trate hubiera sido detectado por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, deberán comunicarlo al órgano competente para el otorgamiento de los títulos de que se trate, el cual procederá, de forma inmediata, a la suspensión de éstos.

Cuando la pérdida del requisito sea constatada por los órganos encargados del otorgamiento y tramitación de títulos habilitantes o de la llevanza del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, deberán ponerlo inmediatamente en conocimiento de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre para que, si así procede, se inicie el correspondiente procedimiento sancionador en aplicación de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del artículo 140 de la LOTT.

3. Mientras una empresa tenga suspendido algún título habilitante, o copias de éste, por las causas señaladas en este artículo no podrá obtener nuevos títulos o copias de la misma clase.

4. 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 cuando ésta existiere.

Artículo 44.

(Sin contenido)

Artículo 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.

(Sin contenido)

Artículo 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.

Capítulo III
Reglas y exigencias generales

Artículo 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 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 (30).

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.

Artículo 48.

1. Las empresas prestadoras de los servicios de transporte público o de actividades auxiliares o complementarias de éste, llevarán a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándolos, de acuerdo con las condiciones en su caso establecidas, a su riesgo y ventura.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, los servicios de transporte público se llevarán a cabo bajo la dirección y responsabilidad del transportista, intermediario de transportes, cooperativa o sociedad de comercialización que los haya contratado como porteador con el cargador o usuario, al cual le deberán ser facturados por aquél en nombre propio.

3. En todo caso, el transportista que haya contratado la realización de un servicio de transporte público, sea con el usuario efectivo o con un intermediario de transporte, deberá llevarlo a cabo con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial, utilizando vehículos con capacidad de tracción propia de los que disponga bien en propiedad, arrendamiento financiero, arrendamiento ordinario, o a través de otra forma jurídica autorizada por el Ministerio de Fomento, los cuales deberán estar amparados por títulos habilitantes expedidos a nombre del propio transportista, y ser conducidos, salvo en los casos expresamente exceptuados, por trabajadores de su empresa en régimen laboral.

No obstante, en aplicación de lo dispuesto en los artículos 76 y 97 de la LOTT, los transportistas que reciban demandas de transporte que excedan coyunturalmente de las que pueden servir con sus propios medios, podrán atenderlas mediante la colaboración de otros transportistas, usando los vehículos y los conductores de éstos, dentro de los límites señalados en los artículos 85, 107.2 y 121 de este reglamento en relación con los diferentes tipos de transporte y con sujeción a la siguientes reglas:

a) El transportista que reciba la demanda de transporte del usuario contratará con éste y le facturará en nombre propio, en los términos señalados en el apartado 2 de este artículo.

En los documentos contables de la empresa que haya utilizado la colaboración de otros transportistas deberán hacerse constar de forma diferenciada los contratos atendidos de esta manera, identificando a las empresas colaboradoras y el volumen de transporte realizado por cada una.

b) El transportista colaborador deberá contar con el título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para la realización del transporte de que se trate.

Las empresas que hayan prestado su colaboración a otros transportistas deberán reflejar en sus documentos contables de forma diferenciada los transportes llevados a cabo por esta vía, identificando a las empresas a las que han prestado su colaboración y el volumen de transporte realizado para cada una de ellas.

c) Las obligaciones y responsabilidades administrativas propias del transportista corresponderán a la empresa colaboradora, al amparo de cuya autorización se efectúa el transporte y que materialmente lo ejecuta.

Al transportista que recibió la demanda de transporte del usuario le corresponderán frente a la Administración las obligaciones y responsabilidades propias de las agencias de transporte, y las que son propias del porteador frente al usuario que con él haya contratado el servicio.

d) En las cartas de porte u otros documentos en que se reflejen las condiciones pactadas en los correspondientes contratos de transporte de mercancías, así como en los documentos de control que, en su caso, resulte obligatorio expedir en relación con cada operación de transporte, deberá hacerse constar tanto la empresa transportista que contrata en nombre propio con el usuario, como la empresa colaboradora a través de la cual se presta el servicio.

e) En los transportes de viajeros, la empresa colaboradora deberá reflejar en el libro de ruta de los vehículos que utilice que el servicio se está prestando en régimen de colaboración, citando la empresa transportista a cuya demanda se realiza. Cuando se trate de transportes regulares permanentes de uso general, las circunstancias de la colaboración deberán reflejarse, asimismo, en aquellos otros documentos de control que, en su caso, determine el Ministro de Fomento.

Para un adecuado control administrativo de la colaboración llevada a cabo entre transportistas, la Inspección del Transporte no se limitará al análisis comparativo y cruzado de los datos de las empresas que hayan utilizado y prestado la colaboración, sino que, además, examinará la capacidad de las empresas inspeccionadas para realizar con sus propios vehículos los servicios que hayan facturado en un determinado período.

Artículo 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.

Artículo 50.

1. La organización interna y funcionamiento del Registro a que se refiere el artículo anterior se regirá por los principios y reglas que determine su reglamento, que, al efecto, será aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante Orden del titular del Departamento.

En todo caso, el referido Registro contará, como mínimo, con las siguientes secciones:

a) Empresas transportistas.

b) Autorizaciones habilitantes para la realización de transportes discrecionales y actividades auxiliares y complementarias del transporte.

c) Concesiones y autorizaciones habilitantes para la realización de transportes regulares de uso general.

d) Capacitación para el ejercicio de la actividad de transportista y de actividades auxiliares y complementarias del transporte.

e) Conductores de países no pertenecientes a la Unión Europea que presten sus servicios en empresas españolas.

f) Tarjetas de tacógrafo.

g) Consejeros de seguridad en el transporte de mercancías peligrosas.

h) Infracciones y sanciones.

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

Artículo 51.

El Ministro de Fomento podrá imponer, como requisito previo al otorgamiento de los títulos habilitantes para la realización de los servicios de transporte discrecional o actividades auxiliares o complementarias del mismo, que las personas a quienes hayan de ser otorgados garanticen el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades administrativas inherentes a los mismos, bien mediante la constitución de una fianza o por otro medio, cuando se den circunstancias que así lo aconsejen en relación con todos o con una determinada clase de los referidos títulos.

Capítulo IV
Cooperativas

Artículo 52.

1. Los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades de transporte regulados en este reglamento podrán ser otorgados directamente a las entidades cooperativas de trabajo asociado, siempre que cumplan los requisitos exigidos para ello en el artículo 42.

2. 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 ellas, títulos administrativos habilitantes 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.

Cuando la Administración constate que el socio de una cooperativa de trabajo asociado haya obtenido uno de los referidos títulos habilitantes mientras formaba parte de la cooperativa, contraviniendo lo anteriormente señalado, deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 43.

3. Las cooperativas de trabajo asociado tendrán, a efectos de la normativa de ordenación del transporte, la consideración de empresas transportistas 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. A tal efecto, deberán contratar y facturar a sus clientes en nombre propio, en los términos señalados en el artículo 48.

4. Las cooperativas de trabajo asociado deberán transmitir a los socios que dejen de formar parte de ellas los títulos habilitantes que, en su caso, aquéllos les hubiesen transmitido en el momento de su incorporación, siempre que éstos así lo soliciten y se cumplan, en el momento del abandono, todos los requisitos legal y reglamentariamente exigidos para que resulte posible la transmisión por parte de la cooperativa del título habilitante de que se trate a favor del socio que la abandona y éste cumpla todas las condiciones exigidas para adquirir su titularidad. En caso contrario, el socio que deja de formar parte de la cooperativa tendrá derecho a ser compensado por parte de ésta, en los términos que, a tal efecto, señalen sus propios estatutos.

Artículo 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 realizar 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 las siguientes cuantías:

a) Cooperativas o sociedades con un número de socios no superior a 15: 10.000 euros (1.663.860 pesetas).

b) Cooperativas o sociedades con un número de socios superior a 15 pero no superior a 30: 30.000 euros (4.991.580 pesetas).

c) Cooperativas o sociedades con un número de socios superior a 30: 60.000 euros (9.983.160 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 Fomento, 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.

Capítulo V
Colaboración de las Asociaciones Profesionales con la Administración

Artículo 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 legalmente constituidas que ostenten una representación significativa.

Artículo 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 del Transporte 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 cada asociación y del número de autorizaciones referidas a vehículo, o de copias certificadas de la autorización referida a la empresa, previstas en el artículo 113 de que, en su caso, sean titulares aquéllas.

Idéntica regla se seguirá para determinar la representatividad de las asociaciones de arrendadores de vehículos con conductor.

A los efectos previstos en este apartado, la representatividad de las asociaciones de transporte urbano de viajeros en autobús vendrá determinada por el número de empresas miembro de cada asociación y el número de vehículos destinados a esta modalidad de transporte de que sean titulares aquéllas.

Para determinar la representatividad de las asociaciones de transporte público internacional de mercancías se tendrán en cuenta el número de empresas miembro de cada asociación y el número de autorizaciones de transporte internacional o de copias autorizadas de éstas de que sean titulares, tanto si se trata de licencias comunitarias como de otras autorizaciones bilaterales o multilaterales, siempre que tengan validez temporal para una pluralidad de viajes. Respecto a las autorizaciones bilaterales al viaje, se computarán con un valor inferior a las anteriores, conforme a las reglas de ponderación que, al efecto, determine el Ministro de Fomento.

b) La representatividad de las asociaciones de agencias, transitarios, almacenistas-distribuidores y arrendadores de vehículos sin conductor se determinará en función del número de empresas asociadas provistas del correspondiente título habilitante y del número de locales de sede central y sucursales o locales auxiliares de los que las mismas sean titulares, que hayan sido debidamente comunicados a la Administración.

c) La representatividad de las asociaciones no comprendidas en las letras anteriores vendrá determinada en función del número de sus empresas miembro.

2. Salvo que el Ministro de Fomento, 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 del Transporte por Carretera, establezca un criterio diferente, las representatividades previstas en las letras a), b) y c) del apartado anterior se medirán de acuerdo con las siguientes fórmulas:

a) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra a) del apartado anterior será igual a la suma del número de empresas asociadas, multiplicado por 0,20, más el número de autorizaciones y de copias certificadas de éstas de que sean titulares las empresas asociadas para la modalidad de transporte o actividad de que se trate, multiplicado por 0,80.

b) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra b) del apartado anterior será igual a la suma del número de empresas asociadas, multiplicado por 0,80, más el número de locales de sede central y sucursales de que sean titulares las empresas asociadas para la actividad de que se trate, multiplicado por 0,20.

c) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra c) del apartado anterior será igual al número de sus empresas asociadas.

3. A efectos de la determinación de la representatividad a que se refiere el apartado 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 Fomento.

Artículo 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 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 aquélla 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 las 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.

Artículo 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.

Artículo 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 la 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 de 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.

Artículo 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.

Artículo 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 Departamen-

to 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.

TÍTULO III
Transportes regulares de viajeros

CAPÍTULO PRIMERO
Establecimiento de servicios regulares permanentes de uso general

Artículo 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 servirlas, 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.

Artículo 62.

1. Para realizar el establecimiento de los servicios a que se refiere este capítulo será necesario que la Dirección General de Transportes Terrestres apruebe 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.

Artículo 63.

1. La Dirección General de Transportes por Carretera remitirá un ejemplar del anteproyecto a cada una de las comunidades autónomas por las que discurra el itinerario del servicio y acordará la apertura de un período de información pública por un plazo de treinta días, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

2. Durante el plazo señalado en el apartado 1, el anteproyecto estará expuesto para su libre examen en la Dirección General de Transportes por Carretera 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.

3. Coincidiendo con la apertura del referido período de información pública, se recabarán los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las comunidades autónomas afectadas.

4. Finalizado el período de información pública, y dentro de los quince días siguientes, las comunidades autónomas afectadas emitirán sus informes, remitiéndolos, junto con las observaciones presentadas ante ellas por los particulares, a la Dirección General de Transportes por Carretera. En dicho plazo máximo deberán, asimismo, emitir sus informes el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

5. Transcurrido el plazo establecido en el apartado anterior, el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Transportes por Carretera, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, resolverá acerca de la procedencia de establecer el servicio, así como de la pertinencia de introducir modificaciones sobre el anteproyecto inicialmente formulado, y aprobará, en su caso, el proyecto que servirá de base al pliego de condiciones conforme al cual se adjudicará la explotación del servicio.

6. Si durante la tramitación de un nuevo servicio se alega la existencia de otra fórmula, de entre las previstas en este reglamento, que resulte más adecuada para atender las necesidades de transporte que se pretenden cubrir, tal como la modificación o unificación de concesiones preexistentes o la prestación de servicios de dos o más concesiones con los mismos vehículos sin solución de continuidad, solicitándose expresamente la adopción alternativa de dicha solución, la Administración resolverá simultáneamente acerca de esta solicitud y de la procedencia de establecer el nuevo servicio, sin que a tal efecto sea necesaria la apertura de un procedimiento independiente.

En todo caso, si durante el procedimiento seguido para el establecimiento de un nuevo servicio resulta justificado que la unificación o modificación de concesiones preexistentes constituye una alternativa más adecuada, la Administración podrá acordarla de oficio, dando por concluido el procedimiento iniciado. Deberá, en este supuesto, mantenerse el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación de la concesión que se modifique, en los términos previstos en el artículo 77.3, cuando así se establezca en este reglamento con carácter general para el tipo de modificación de que se trate.

Artículo 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 desplacen 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.

4. La prohibición de establecimiento de tráficos coincidentes en la creación de nuevos servicios no afectará a aquellos que se creen como consecuencia de la extinción de una concesión anterior en la que ya se encontrasen incluidos.

Artículo 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.

Habrá 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 refieren los apartados 3 y 4 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 expe-

diciones 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.

Capítulo II
Adjudicación de la explotación de los servicios regulares permanentes de uso general

Artículo 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.

Artículo 67.

La duración de las concesiones, que no podrá ser inferior a seis años ni superior a quince, se establecerá en el título concesional de acuerdo con las características y necesidades del servicio. Se tendrán en cuenta asimismo el volumen de tráfico, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación.

Artículo 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 por Carretera.

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 por Carretera considere convenientes introducir para satisfacer más adecuadamente el interés público, siempre que respeten las previsiones del proyecto aprobado.

3. Se harán constar en el pliego de condiciones los siguientes extremos:

1.º Los tráficos a atender, según la definición de los mismos contenida en el apartado 1 del artículo 64.

2.º Los correspondientes itinerarios, definidos por las carreteras por las que discurra el servicio y los núcleos de población en los que se efectúen paradas para tomar y dejar viajeros.

3.º El calendario de prestación del servicio y el número mínimo de expediciones a realizar.

4.º El número de vehículos que, como mínimo, deberán quedar adscritos a la prestación del servicio, pudiendo incluirse los necesarios para atender intensificaciones de tráficos, o bien el número mínimo de plazas de transporte a ofrecer, con especificación, en su caso, de las características técnicas o de la categoría de los vehículos que hayan de utilizarse, conforme a la clasificación de éstos que, a tal efecto, haya adoptado el Ministro de Fomento en atención a sus características técnicas y de confortabilidad. Especialmente se determinaran las condiciones exigidas para facilitar el uso de los vehículos por personas de movilidad reducida.

5.º Las instalaciones que, en su caso, resulten necesarias.

6.º Los plazos de sustitución obligatoria de vehículos e instalaciones.

7.º El régimen tarifario del servicio.

8.º El compromiso de la empresa prestataria de no excluirse del arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en los litigios que, en relación con el contrato de transporte, puedan suscitarse con los usuarios del servicio, cuando dicho arbitraje sea instado por éstos conforme a lo que se señala en el artículo 9.

9.º El plazo de la concesión.

10.º Las restantes circunstancias económicas o técnicas del servicio.

Artículo 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, el compromiso del concesionario de no excluirse del arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte cuando éste sea instado por los usuarios 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 de la concesión, si bien el pliego de condiciones podrá incluir más de un itinerario.

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.

Artículo 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 dirigirse a la Dirección General de Transportes por Carretera.

2. Podrán participar en el concurso las empresas que, hallándose inscritas en el Registro Oficial de Empresas Clasificadas en los términos previstos en la legislación sobre contratos de las Administraciones públicas, reúnan los requisitos previstos en el artículo 42 y los que expresamente se determinen en el pliego de condiciones y tengan su justificación en las características del servicio determinadas por el proyecto que le sirvió de base.

Podrán asimismo concurrir de forma conjunta varias empresas haciendo una única oferta, siempre que adquieran formalmente el compromiso de constituir, en caso de que aquélla resultara la seleccionada, una persona jurídica de las enumeradas en la letra a) del artículo 42.1 a la que se realizaría la adjudicación definitiva, sin que resulte necesario que tales empresas acrediten haber constituido una unión temporal ni ninguna otra forma de colaboración empresarial antes de que dicha selección se hubiese producido.

No obstante, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 80 del texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, ninguna de ellas podrá presentar, individualmente o junto con otras, ofertas alternativas en ese mismo concurso, debiendo a tal efecto identificarse con precisión cada una de las empresas que participen en la oferta conjunta.

No podrán presentar ofertas a un mismo concurso dos personas jurídicas distintas cuando una de ellas sea titular de más del 50 por ciento del capital social de la otra, o cuando una misma persona, física o jurídica, sea titular de más del 50 por ciento del capital social de una y otra.

La infracción de las normas contenidas en los dos párrafos anteriores dará lugar a la inadmisión de todas las propuestas suscritas o participadas por cualquiera de las empresas afectadas.

Artículo 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 el adjudicatario provisional antes de la adjudicación definitiva.

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

3. Cuando el concurso se hubiese convocado como consecuencia de la extinción de una concesión anterior no resultará necesario que los concursantes incluyan en el primer sobre el estudio económico justificativo de la tarifa que propongan.

Artículo 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 acompañando a las solicitudes admitidas a la Dirección General de Transportes por Carretera que, tras los estudios oportunos, formulará la propuesta de adjudicación.

Artículo 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 concurran en las distintas ofertas y en las Empresas que las formulen, 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.

El pliego de condiciones de cada concurso establecerá módulos objetivos para la valoración de las distintas ofertas, pudiendo el Ministro de Fomento establecer reglas y precisiones de carácter general al efecto.

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.

Artículo 74.

1. Una vez realizada la adjudicación provisional de la concesión de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, el adjudicatario habrá de acreditar en el plazo de tres meses, a no ser que el pliego de condiciones determinase otro diferente, 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 mediante cualquiera de las modalidades contempladas en el artículo 71. El importe de dicha fianza será equivalente al 4 por ciento de la recaudación anual prevista conforme a los elementos contenidos en la oferta objeto de adjudicación.

Dentro de dicho plazo, el adjudicatario habrá de comunicar al órgano concedente los siguientes extremos:

a) La relación de los vehículos, identificados por sus matrículas, que quedarán adscritos a la concesión.

b) El calendario y cuadro de horarios con arreglo a los que se van a realizar las expediciones concesionales.

c) La ubicación geográfica concreta de los puntos de origen y paradas de los servicios, incluyendo tanto aquéllas que se realicen para atender los tráficos de la concesión, como las que tengan un carácter puramente técnico.

Los puntos de parada que hayan de realizarse en suelo urbano o urbanizable, así como su modificación, se determinarán, 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.

Los puntos de parada se identificarán por su dirección postal, cuando se encuentren en suelo urbano, o por la denominación de la infraestructura y punto kilométrico concretos en que tengan lugar, cuando no sea así. Tratándose de una estación de transporte de viajeros, se hará constar dicha circunstancia, así como el carácter público o privado de aquélla y su titularidad.

Los datos así comunicados por el adjudicatario provisional se adjuntarán, posteriormente, como documento anexo al título concesional que se formalice conforme a lo dispuesto en este artículo.

El plazo señalado en este apartado podrá ser excepcionalmente prorrogado hasta tres meses más, cuando medien razones que, a juicio de la Administración, así lo justifiquen suficientemente.

2. Acreditados tales extremos por el adjudicatario, la Administración procederá a la adjudicación definitiva de la concesión.

No obstante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.5 de la LOTT, el pago de las sanciones pecuniarias señaladas en dicha Ley, impuestas por cualquier causa mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda dicha adjudicación definitiva.

Si el adjudicatario no constituye la fianza definitiva, no acredita el cumplimiento de alguno de los requisitos necesarios para la prestación del servicio o no aporta alguno de los datos señalados en el apartado 1 dentro del plazo que en éste se determina, o renuncia a la adjudicación, perderá la fianza provisional y sus derechos de adjudicatario.

3. La adjudicación definitiva de la concesión dará lugar a la formalización del correspondiente contrato mediante documento administrativo, conforme a lo que al efecto se encuentre previsto en la legislación sobre contratación administrativa. Dicho contrato constituirá el título concesional, en el que quedarán determinadas las condiciones de prestación del servicio, ajustadas al pliego del concurso modificado conforme a la oferta del adjudicatario.

La eficacia del contrato así formalizado quedará supeditada a que el adjudicatario inicie la prestación del servicio en el plazo previsto en el apartado 5 de este artículo, perdiendo, en caso contrario, la fianza definitiva, así como su condición de concesionario.

La fecha de formalización del contrato constituirá el día a partir del cual se iniciará el cómputo del plazo concesional.

4. 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.

El pago por el concesionario de los gastos generados por dicha publicación será requisito necesario para que pueda iniciarse la prestación del servicio a efectos de lo dispuesto en este artículo.

5. El concesionario, salvo que de forma expresa figure en el pliego de condiciones otro diferente, dispondrá de un plazo de un mes, contado a partir de la fecha de formalización del contrato administrativo, para iniciar la prestación del servicio. Dicho plazo únicamente podrá ser prorrogado cuando no hubiera sido posible la previa publicación de la adjudicación definitiva de la concesión en el «Boletín Oficial del Estado» por causa imputable a la Administración.

A tal efecto, la prestación del servicio únicamente podrá considerarse iniciada cuando el órgano competente para el otorgamiento de la concesión dicte resolución declarándola inaugurada, en los términos señalados en el artículo 75.

6. Cuando el adjudicatario inicial del concurso pierda sus derechos como tal en cualquiera de los supuestos señalados en este artículo, la Administración, salvo que decida declarar desierto el concurso, adjudicará el servicio a la empresa que presentó la oferta que obtuvo la mejor valoración después de la inicialmente escogida.

Capítulo III
Explotación de las concesiones

Artículo 75.

1. La entrada en funcionamiento del servicio concesional se hará constar en el acta que, en el día en que tenga lugar, se levantará por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre.

La expedición mediante la que se inicie la prestación del servicio deberá discurrir entre el origen y el final de la concesión, realizándose la totalidad de las paradas, obligatorias y técnicas, de aquélla.

En el acta levantada por los Servicios de Inspección acerca de la entrada en funcionamiento del servicio se harán constar los siguientes extremos:

a) Adecuación de los vehículos utilizados a las condiciones establecidas en el título concesional.

b) Fecha, lugar y hora de salida de la expedición inaugural.

c) Descripción del itinerario seguido por la expedición inaugural, con identificación de las distintas infraestructuras por las que discurra e indicación de la ubicación geográfica 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 parada técnica.

d) Hora de entrada y salida de la expedición inaugural en cada uno de los puntos de parada consignados conforme a lo señalado en la letra c).

e) Lugar, fecha y hora en que finaliza la expedición inaugural.

f) Adecuación para la prestación del servicio concesional de los lugares de salida, finalización y parada utilizados durante la expedición, con una breve reseña del equipamiento y servicios que en ellos se encuentran a disposición de los usuarios.

g) En su caso, cuantas otras observaciones o incidencias considere pertinente reflejar el técnico de la Inspección actuante por considerarlas relevantes en relación con la prestación futura del servicio concesional.

A la vista del contenido del acta levantada por la Inspección, el órgano concedente actuará de la siguiente manera:

Cuando en el acta se hiciese constar la plena adecuación del servicio prestado en esa primera expedición a las condiciones de prestación señaladas en el título concesional, dictará resolución mediante la que se declare inaugurada la concesión.

Cuando en el informe se hiciesen constar deficiencias imputables al concesionario que, a juicio del órgano concedente, puedan ser razonablemente subsanadas por éste en un período de tiempo breve, el referido órgano podrá dictar una resolución declarando inaugurada la concesión bajo la condición de que las deficiencias observadas se subsanen en un determinado plazo, que en ningún caso podrá ser superior a un mes.

Finalizado el plazo señalado, los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre comprobarán si las deficiencias de que se trate han sido subsanadas. Cuando así haya sido, el órgano concedente dictará nueva resolución confirmando los efectos de la declaración de inauguración contenida en su primera resolución. En caso contrario, la concesión no podrá considerarse inaugurada, produciéndose los efectos previstos para dicho supuesto en los apartados 3 y 5 del artículo 74. A tal efecto, se notificará esta circunstancia al concesionario, invitándole a formular cuantas alegaciones considere oportunas, antes de dictar la correspondiente resolución.

Cuando en el acta de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre se hiciesen constar deficiencias imputables al concesionario que, a juicio del órgano concedente, no podrían ser subsanadas a corto plazo, la concesión no se declarará inaugurada, sin que las actuaciones realizadas interrumpan el cómputo del plazo previsto en el artículo 74.5. A tal efecto, se notificará esta circunstancia al concesionario, invitándole a formular cuantas alegaciones considere oportunas, antes de dictar la correspondiente resolución.

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 del 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 al concesionario del servicio 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 discurran en

la 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.

Artículo 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.

Artículo 77.

1. La Administración, de oficio o a instancia de los usuarios, podrá acordar, justificando el interés general y previa audiencia del concesionario, aquellas modificaciones de las condiciones de prestación previstas en el título concesional que resulten necesarias o convenientes para mejorar el servicio.

2. Asimismo, la Administración podrá autorizar, con arreglo a lo dispuesto en los artículos siguientes, aquellas modificaciones de las condiciones de prestación previstas en el título concesional que sean solicitadas por el concesionario.

No obstante, el concesionario no podrá solicitar tales modificaciones hasta que hayan transcurrido tres años desde la formalización inicial del referido título, o dos desde su última modificación, ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación del plazo concesional.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.5 de la LOTT, el pago de las sanciones pecuniarias señaladas en dicha Ley, impuestas por cualquier causa al concesionario mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para la realización de cualquier modificación de las condiciones de prestación de las concesiones de que sea titular.

3. La variación de las condiciones previstas en el título concesional requerirá la modificación de éste, mediante la formalización del correspondiente documento administrativo, en todos aquellos supuestos en que así se señala en este reglamento.

En la modificación del título concesional deberá mantenerse el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación de la concesión. A tal

efecto, dicha modificación dará lugar, en todo caso, a una revisión general de las condiciones contempladas en el título, con objeto de que la relación existente entre los costes generados por la explotación de la concesión y su tarifa en el momento previo a la modificación sea la misma que en el posterior.

4. Los requisitos señalados en este artículo no serán de aplicación en relación con la modificación de la relación de los vehículos adscritos a la concesión, el calendario y cuadro de horarios de las expediciones concesionales y la ubicación geográfica concreta de los puntos de origen y parada de los servicios que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74.1 no figurarán en el propio título concesional, sino en un documento anexo a éste.

Artículo 78.

1. La prestación del servicio se ajustará a los tráficos autorizados y al itinerario señalado en el título concesional.

La modificación de dichos tráficos e itinerario podrán ser acordadas por la Administración bien de oficio o a instancia de los usuarios, o bien a solicitud del concesionario, resultando, al efecto, de aplicación lo dispuesto en el artículo anterior.

2. Se considerarán modificaciones de los tráficos de la concesión:

a) La ampliación de los tráficos previstos en el título concesional consistente en la incorporación de nuevas relaciones mediante ampliaciones del itinerario de la concesión.

b) La realización de tráficos comprendidos dentro del itinerario de la concesión no previstos originalmente en el título concesional.

c) La supresión o segregación de tráficos establecidos en el título concesional.

3. La sustitución o modificación total o parcial del itinerario establecido en el título concesional, consistente en la utilización de infraestructuras distintas deberá, asimismo, ser aprobada por la Administración aun cuando no entrañe ninguna de las modificaciones señaladas en el apartado anterior.

Sin perjuicio de que la variación del itinerario recogido en el título concesional haya de ir acompañada de la modificación de éste en los términos señalados en el artículo 77.3, deberá establecerse claramente en la documentación anexa a dicho título el nuevo calendario y horario de expediciones, cuando éstos hayan de sufrir alteración como consecuencia de la utilización del nuevo itinerario.

Cuando las expediciones realizadas por el nuevo itinerario no cubran la totalidad de los tráficos de la concesión, la Administración deberá velar porque no exista una desproporción manifiesta entre el número de las que se prestan por uno y otro itinerario y evitará la utilización exclusiva de uno solo de ellos en los horarios más demandados.

Artículo 79.

Cuando sea el concesionario quien solicite la modificación de los tráficos señalados en el título concesional, su solicitud deberá acompañarse 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 indicación 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, por resultar precisos para la adopción de la decisión procedente, determine, en su caso, el Ministro de Fomento. Las mismas circunstancias se harán constar por la Administración en el oportuno expediente cuando lo incoe de oficio.

La Dirección General de Transportes por Carretera acordará la apertura de un período de información pública de al menos quince días y, simultáneamente, recabará el informe de las comunidades autónomas afectadas, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, los cuales deberán ser emitidos en el plazo de quince días, resolviendo a continuación.

Artículo 80.

1. Las modificaciones de las concesiones que consistan en la inclusión de nuevos tráficos 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 tráficos estará condicionada a que quede justificado que éstos carecen de entidad propia para constituir una explotación económicamente independiente y que tienen un carácter complementario respecto a la concesión en que se pretenden incluir.

2. Se considerará que los nuevos tráficos carecen de entidad propia que justifique su establecimiento como servicio independiente cuando quede acreditada la imposibilidad objetiva de su explotación rentable, o cuando la tarifa que hubiera de señalarse para rentabilizarlo fuese manifiestamente más elevada que la que resultaría de aplicación, en ejecución de lo establecido en el segundo párrafo del artículo 77.3, si dichos tráficos fuesen incluidos en la concesión preexistente.

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, en su caso, hubiera de adjudicarse con una tarifa igual o superior a la que resultaría de su inclusión en la concesión preexistente.

Artículo 81.

1. Los concesionarios estarán obligados a prestar el servicio de acuerdo con el calendario, las expediciones y los horarios señalados en el título concesional y en la documentación anexa a éste.

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.

A efectos sistemáticos, se denominará ruta al conjunto de expediciones de una concesión que atiendan idénticos tráficos.

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 en que se tomen o dejen viajeros.

5. El calendario, la relación de expediciones y los horarios de los servicios deberán encontrarse a disposición del público en las estaciones de viajeros y en los locales de la empresa en que se despachen billetes para la expedición o expediciones de que se trate.

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

6. Los concesionarios estarán obligados a facilitar periódicamente a la Dirección General de Transportes por Carretera los datos relativos a la explotación del servicio que el Ministro de Fomento determine, así como, puntualmente, aquellos otros que dicha Dirección les solicite de forma individualizada.

Artículo 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.

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 el aumento permanente del número de expediciones inicialmente establecidas en el título concesional, deberán ser comunicadas por los concesionarios a la Administración con una antelación mínima de quince días, pudiendo ésta prohibirlas o limitarlas en cualquier momento por razones de interés general debidamente justificadas, que deberán explicitarse. No será necesaria la referida comunicación cuando se trate de aumentos coyunturales de expediciones para atender puntas de demanda.

La reducción del número de expediciones que suponga una disminución de lo establecido en el título concesional deberá ser previamente autorizada por la Administración, resultando de aplicación lo dispuesto en el artículo 77. En cualquier otro supuesto dicha reducción podrá realizarse conforme a lo señalado en el párrafo anterior.

Las modificaciones a que hace referencia este apartado, darán lugar, en todo caso, a la modificación de la documentación anexa al título concesional en la medida en que se hubiese visto afectada.

3. Las comunicaciones y solicitudes de modificación a que se refiere este artículo deberán documentarse con una memoria justificativa y cuanta otra documentación determine el Ministro de Fomento por considerarla precisa para la adopción de la decisión procedente.

Las modificaciones a que se refiere este artículo únicamente podrán ser puestas en práctica una vez transcurridos siete días desde que hayan sido anunciadas al público por el concesionario, sin que dicho anuncio pueda ser previo al cumplimiento de los plazos señalados en los apartados anteriores, o a la autorización de la Administración en aquellos casos en que resulta preceptiva.

Artículo 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.

A tal efecto, el Ministro de Fomento, con carácter general, o los correspondientes títulos concesionales, de forma individualizada, podrán exigir que el concesionario acredite que los vehículos que se hayan de adscribir a la concesión correspondan a una determinada categoría con arreglo a clasificaciones expresamente establecidas al efecto o que, en su caso, resulten de uso común en el ámbito del transporte de viajeros por carretera.

2. La empresa adjudicataria del servicio deberá comunicar a la Administración, antes de la formalización del título concesional, los vehículos concretos que adscriba a la concesión. Dichos vehículos, de los que la empresa habrá de disponer en virtud de alguno de los títulos previstos en el apartado 1 del artículo 48 de este reglamento, deberán reunir las condiciones técnicas y de capacidad establecidas en el título concesional.

El concesionario deberá comunicar también a la Administración, en su caso, el cambio de los vehículos adscritos a la concesión antes de hacerlo efectivo. Los vehículos adscritos para sustituir a los anteriores habrán de ajustarse, asimismo, a las condiciones del título concesional.

La modificación del número de vehículos establecido en el título concesional o de su categoría, número de plazas o condiciones técnicas y de seguridad deberá ser autorizada por la Administración, que podrá, asimismo, imponerla de oficio, resultando de aplicación lo dispuesto en el artículo 77 cuando dicha modificación implique una reducción del número de vehículos o una rebaja de las condiciones que se encontrasen señaladas en el título concesional.

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.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, ni de la adscripción de unos vehículos concretos, cuando su titular así lo comunique a la Administración y ésta no lo prohíba o establezca limitaciones al respecto, una concesión podrá ser atendida utilizando indistintamente cualquiera de los vehículos de que sea titular el concesionario, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el título concesional. Dicho uso indistinto podrá hacerse extensivo, en su caso, a la flota de vehículos de otras empresas cuando se cumpla alguna de las tres condiciones siguientes:

a) Que tales empresas sean titulares de más del 50 por ciento del capital social de la empresa concesionaria.

b) Que la empresa concesionaria sea titular de más del 50 por ciento del capital social de tales empresas.

c) Que tanto el capital social de tales empresas como el de la empresa concesionaria sean de la titularidad de una misma persona, física o jurídica, en más de un 50 por ciento.

5. La utilización de vehículos prevista en los dos apartados anteriores 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.

Los servicios prestados conforme a lo previsto en este artículo mediante vehículos no adscritos a la concesión se considerarán, tanto a efectos de las correspondientes relaciones jurídico-privadas como de las obligaciones y responsabilidades de carácter administrativo, prestados por la empresa concesionaria, considerándose integrados en su organización empresarial los vehículos cedidos por otros transportistas.

6. En todo caso, los vehículos que presten los servicios de una concesión deberán estar señalizados, conforme a lo que a tal efecto determine el Ministro de Fomento, con el fin de facilitar la inmediata identificación de aquélla.

Artículo 84.

El concesionario deberá contar con una autorización habilitante para la realización de transporte discrecional de viajeros que ampare a los vehículos adscritos a la concesión. La utilización de dichos vehículos en servicios distintos de los concesionales estará, en todo caso, condicionada a que resulte asegurada la correcta prestación de estos últimos.

Por excepción, no será obligatorio contar con la autorización habilitante para la realización de transporte discrecional cuando ello se encuentre previsto en el título concesional, de conformidad con el artículo 68.2 de la LOTT.

Artículo 85.

1. Para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la concesión podrán utilizarse otros no adscritos, ya disponga de ellos el concesionario o bien le hayan sido cedidos con conductor por otros transportistas por vía de colaboración. Dichos vehículos deberán estar amparados por la correspondiente autorización de transporte discrecional y cumplir las condiciones exigidas en el título concesional para los adscritos a la concesión.

Excepcionalmente, cuando al concesionario no le resulte posible atender las intensificaciones de tráfico mediante vehículos que cumplan las condiciones mínimas exigidas en el título concesional, podrá servirse de otros, ya sean propios o ajenos, de categoría o características inferiores, si bien en dicho supuesto deberá compensarse a los usuarios que hayan de viajar en ellos, conforme a las reglas que, a tal efecto, determine el Ministro de Fomento.

La utilización de vehículos no adscritos a la concesión prevista en este artículo únicamente podrá llevarse a cabo por vía de refuerzo, debiendo, en consecuencia, utilizarse en cada expedición al menos un vehículo de los adscritos.

2. El volumen de tráfico medido en vehículos-kilómetro servido mediante vehículos no adscritos a la concesión no podrá exceder del 30 por ciento del tráfico total de ésta en cómputo anual, salvo que el título concesional, bien inicialmente o mediante una modificación posterior formalizada en los términos señalados en el artículo 77.3, señale un límite distinto en atención a circunstancias especiales que así lo justifiquen, relacionadas con la estacionalidad o irregularidad de la demanda atendida.

Cuando se supere el referido porcentaje durante dos años consecutivos, el órgano concedente procederá a modificar el título concesional, aumentando el número de vehículos que han de estar adscritos a la concesión en la proporción que corresponda, de conformidad con las reglas señaladas en el artículo 83.2.

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, prestado por la empresa concesionaria del servicio regular, considerándose los vehículos cedidos por otros transportistas a que se refiere este artículo integrados en su organización.

4. La utilización de vehículos de otros transportistas por vía de colaboración prevista en este artículo no podrá amparar la prestación conjunta de los servicios de distintas concesiones sin solución de continuidad, salvo que se obtenga la autorización a que se refiere el artículo 90.

5. A efectos de control de lo dispuesto en los apartados 2 y 3, el Ministro de Fomento establecerá las reglas en base a las cuales deberán cumplirse las siguientes obligaciones:

a) Sin perjuicio de las medidas de control previstas en el artículo 48.3, los concesionarios vendrán obligados a comunicar a la Administración los datos correspondientes a la utilización de vehículos no adscritos a la concesión.

b) Siempre que los servicios concesionales se estén prestando mediante vehículos de un transportista distinto al concesionario, deberá poder justificarse la relación jurídica en base a la cual se utilizan.

6. Los dispuesto en este artículo no será de aplicación a los supuestos regulados en el 83.4.

Artículo 86.

1. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general se prestarán respetando las tarifas establecidas en el título concesional, con las actualizaciones que hayan tenido lugar desde la formalización inicial o desde la última modificación de aquél.

Salvo que en el propio título concesional se establezca otra cosa, las tarifas señaladas en éste tendrán la consideración de máximas, pudiendo, en consecuencia, cobrar el concesionario a los usuarios cualquier precio inferior a aquéllas.

No obstante, cuando el concesionario reciba cualquier clase de ayuda económica de la Administración para el sostenimiento del servicio de que se trate, únicamente podrá aplicar tarifas inferiores a las máximas señaladas en el título concesional o aplicar cualquier género de descuentos o rebajas a los usuarios dando cuenta, con una antelación mínima de 15 días, a la Administración, la cual podrá prohibirlas o limitarlas.

2. 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 discurran 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.

3. En los supuestos previstos en las letras a), b) y c) el precio del billete para cada trayecto será el resultante de multiplicar la tarifa 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.

4. 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.

5. A petición del concesionario, la Administración podrá autorizar el establecimiento de expediciones diferenciadas de las ordinarias en las que se presten a los viajeros servicios complementarios o de mayor calidad a los previstos en el título concesional, cuyas tarifas serán libremente fijadas.

El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado a que quede garantizada la posibilidad para todos los usuarios que así lo deseen de utilizar el servicio en otras expediciones en las condiciones previstas en el título concesional y a los precios contemplados en éste.

El número de expediciones autorizadas conforme a lo previsto en este apartado no podrá exceder del 50 por ciento de las que se realicen en un mismo día con idénticos origen y destino, ni desplazar a las ordinarias de los horarios más demandados.

No será necesaria la autorización a que se refieren los párrafos anteriores 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.

Artículo 87.

1. Dentro del segundo trimestre de cada año, la Administración procederá a una revisión de carácter general de las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en régimen de concesión, la cual se ajustará a las siguientes reglas:

a) Dicha revisión tendrá como fundamento la modificación de los precios calculada como la variación anual de la media de los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística en el año natural anterior de los índices de precios al consumo (grupo general para el conjunto nacional) sobre la misma medida del año precedente (en adelante ΔIPCmedio) y la modificación del número de viajeros-kilómetro realizados en cada concesión en el año natural anterior (en adelante Vkm_r) en relación con la misma magnitud correspondiente al año precedente (en adelante Vkm_{r-1}).

A estos efectos, la revisión se realizará calculando el coeficiente C, mediante la expresión:

$$C = 1 + \Delta IPCmedio - X,$$

Donde ΔIPCmedio figurará expresado en tanto por uno con el signo que corresponda y el valor X viene dado por:

$$X = 1/100\ [(\ Vk_{mr} - Vk_{mr-1}) / Vk_{m\ r-1}]$$

Donde Vkmr se referirá al año natural anterior a la revisión y Vkmr-1 al año inmediatamente anterior a aquél, estando en todo caso limitado su valor por la siguiente fórmula expresada en porcentaje:

$$0 \leq X \leq 1$$

El coeficiente C se aplicará a las tarifas vigentes en cada una de las concesiones (Tt-1) de forma que la tarifa revisada (T t) para cada momento sea:

$$T\ t = Tt\text{-}1 \cdot C$$

b) Las revisiones tarifarias realizadas en ejecución de lo dispuesto en este apartado no estarán sujetas al régimen establecido en el artículo 16 del Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio, de Medidas Urgentes de Carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica.

Los Ministros de Fomento y de Economía y Hacienda podrán establecer mediante orden conjunta las especificaciones que, en su caso, consideren necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este apartado.

2. La falta de aportación por parte de un concesionario de los datos estadísticos relativos a una concesión en los términos reglamentariamente establecidos tendrá como consecuencia, independientemente de las sanciones a que legalmente haya lugar, que no se revise la tarifa de esa concesión hasta que dicha falta sea subsanada.

La omisión, el error o la falsedad en los referidos datos aportados por el concesionario tendrá como consecuencia, independientemente de la sanción a que, en su caso, pudiera haber lugar conforme a lo legalmente establecido, que, una vez detectados aquéllos, se proceda a rectificar la tarifa revisada que se hubiera calculado tomando en cuenta tales datos, así como todas las que, en su caso, se hubiesen aprobado con posterioridad.

3. A efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general, deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

Los Ministros de Fomento y de Economía y Hacienda podrán establecer mediante orden conjunta las especificaciones que, en su caso, consideren pertinentes para el exacto cumplimiento de lo dispuesto en este apartado.

Artículo 88.

1. La Administración deberá tener en cuenta la necesidad de compensar al concesionario, siempre que éste así lo solicite, por las obligaciones de servicio público que le sean impuestas

con posterioridad a la formalización del título concesional y alteren la relación entre costes y tarifa que en éste se contempla.

Cuando ello resulte posible, dicha compensación se instrumentará a través de una modificación de la tarifa de la concesión, que deberá formalizarse en los términos previstos en el artículo 77.3. En caso contrario, la compensación se llevará a efecto de forma directa por la Administración.

2. 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 concurran 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.

Artículo 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.

Artículo 90.

1. La Dirección General de Transportes por Carretera podrá autorizar la utilización de un mismo vehículo para servir conjuntamente los tráficos de dos o más concesiones que presenten puntos de contacto, a fin de que los servicios correspondientes a las mismas se presten sin solución de continuidad en el recorrido.

A los efectos de este reglamento, únicamente se entenderá que se produce solución de continuidad en la prestación de dos servicios, cuando entre uno y otro tenga lugar el transbordo de los viajeros.

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

a) Que las concesiones objeto de la autorización tengan en común un lugar de parada en el que puedan tomar o dejar viajeros con arreglo a sus respectivos títulos concesionales.

b) Que se respeten las reglas sobre prohibición de tráficos establecidas en el artículo 64, de tal forma que los tráficos atendidos sin solución de continuidad no podrán ser coincidentes con los que ya lo estén siendo por otros servicios regulares permanentes de uso general preexistentes integrados en una tercera concesión.

c) Que resulte acreditada la conveniencia de la prestación del servicio sin solución de continuidad en una valoración global, en la que se tendrán en cuenta tanto los intereses de los concesionarios como los de los usuarios de los servicios afectados.

d) Que resulte acreditada la improcedencia de establecer un servicio regular permanente de uso general nuevo e independiente para atender de forma unificada los tráficos que se pretenden prestar sin solución de continuidad.

e) Que no proceda la unificación de las concesiones respecto de las que se solicita la autorización, por no resultar adecuada la explotación general conjunta de todos o de la mayor parte de los servicios de ambas.

3. En el otorgamiento de la autorización a que se refiere este artículo y en la explotación de los servicios realizados a su amparo, se deberán tener en cuenta las siguientes reglas:

a) Los servicios prestados al amparo de esta autorización suponen una forma especial de colaboración entre transportistas, resultándoles de aplicación, en consecuencia, todas las reglas señaladas en los artículos 48.3 y 85, con excepción de lo dispuesto en el último párrafo del apartado 1 del segundo de los artículos citados en relación con la necesidad de que el servicio se preste por vía de refuerzo.

b) El otorgamiento de la autorización regulada en este artículo no implica, por sí mismo, ninguna modificación de los tráficos de las concesiones afectadas.

Cuando se pretenda que los servicios prestados sin solución de continuidad atiendan tráficos que no se encontrasen expresamente incluidos en alguna de las concesiones, deberán modificarse éstos, previamente a la tramitación de la autorización prevista en este artículo, siguiendo para ello las reglas y procedimiento señalados en los artículos 79 y 80.

c) El otorgamiento de la autorización regulada en este artículo no implica, por sí mismo, ninguna modificación del calendario, expediciones, horarios o itinerario de las concesiones afectadas.

Cuando se pretenda que los servicios prestados sin solución de continuidad se realicen con horario, calendario o itinerario que no viniesen siendo utilizados previamente en las concesiones afectadas, será necesario que simultáneamente se modifiquen aquéllos, conforme al procedimiento señalado para ello en el artículo 82.

d) El otorgamiento de la autorización a que se refiere este artículo no altera el régimen tarifario de las concesiones afectadas, de tal forma que el precio cobrado a los usuarios de los servicios prestados sin solución de continuidad será la suma de los precios correspondientes a los trayectos realizados sobre el itinerario de cada una de las concesiones, conforme a sus respectivas tarifas.

e) La realización de una o más expediciones que atiendan los servicios de las concesiones afectadas sin solución de continuidad será obligatoria en los términos señalados en la correspondiente autorización.

Cuando los concesionarios decidiesen realizar un mayor número de expediciones sin solución de continuidad que las señaladas en la autorización, habrán de comunicar a la Administración, de forma conjunta y con una antelación mínima de 15 días, las que pretendan llevar a cabo, pudiendo aquélla establecer, en su caso, las limitaciones que estime convenientes.

Idéntico procedimiento deberá seguirse cuando se trate de reducir el número de expediciones realizadas sin solución de continuidad que se viniese prestando, pudiendo la Administración anular la autorización, previa audiencia de los interesados, cuando entienda que la reducción del número de expediciones priva a aquélla de contenido real.

f) La autorización se otorgará con un plazo de validez limitado, que en ningún caso podrá superar al de finalización de aquélla de las concesiones afectadas a la que reste menor tiempo de vigencia.

4. La validez de la autorización a que se refiere este artículo se extinguirá en los siguientes supuestos:

a) Cuando concluya el plazo de validez por el que fue otorgado.

b) Cuando el titular de alguna de las concesiones afectadas renuncie expresamente a la prestación conjunta.

c) Cuando la Administración, de oficio o a instancia de parte, determine la procedencia de establecer un servicio regular permanente de uso general nuevo e independiente para atender de forma unificada los tráficos afectados, previa celebración del correspondiente concurso en los términos señalados en la regla 3ª del artículo siguiente.

5. La Administración podrá imponer, en idénticas condiciones a las anteriormente señaladas en este artículo, la realización sin solución de continuidad de expediciones correspondientes a concesiones distintas cuando, por razones de interés general, hubiese instado al titular de una de ellas a aumentar el número de expediciones que viene realizando y éste se negase a ello, siempre que se cuente con la conformidad expresa del otro concesionario para la realización de las expediciones que resulten necesarias.

Artículo 90 bis.

1. La Dirección General de Transporte Terrestre podrá autorizar que las expediciones correspondientes a una concesión atiendan tráficos de otra, recogiendo y dejando viajeros en las paradas que tengan en común con ésta en aquellos tramos en que los itinerarios de ambas sean coincidentes, siempre que resulte acreditado el acuerdo entre los respectivos concesionarios, que deberán solicitarlo conjuntamente.

2. En el otorgamiento de la autorización a la que se refiere este artículo y en la explotación de los servicios realizados a su amparo, se deberán tener en cuenta idénticas reglas a las señaladas en los puntos 2, 3, 4 y 5 del artículo 90 y en el artículo 91, en cuanto no resulte contrario a lo dispuesto en el punto anterior.

Artículo 91.

El otorgamiento de la autorización a que se refiere el artículo anterior se tramitará conforme a las siguientes reglas:

1.ª La solicitud se dirigirá por el titular o titulares de las correspondientes concesiones a la Dirección General de Transportes por Carretera, la cual, salvo que previa audiencia a los solicitantes estimase que acceder a la misma sería manifiestamente improcedente, realizará la tramitación del oportuno expediente. En dicho expediente deberán recabarse los informes del

Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, así como de las comunidades autónomas afectadas, que habrán de ser emitidos en un plazo no superior a 15 días.

2.ª Si de las actuaciones a que se refiere el apartado anterior se dedujera la conveniencia de que el servicio se preste sin solución de continuidad y la improcedencia de establecerlo 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.ª Si tras la tramitación del expediente subsisten dudas acerca de la procedencia del establecimiento del servicio como independiente o de la rentabilidad de éste con una tarifa igual o inferior a los precios que resultarían de la aplicación de lo señalado en la letra d) del artículo 90.3, la Administración podrá someter a concurso su adjudicación, quedando la autorización de prestación conjunta sin solución de continuidad condicionada a que el concurso quede desierto o a que, en su caso, hubiera de adjudicarse con una tarifa superior a la anteriormente referida.

Capítulo IV
Unificación y extinción de las concesiones

Artículo 92.

1. La Administración, de oficio o a instancia de parte, podrá acordar la unificación de dos o más concesiones independientes a efectos de que los servicios objeto de éstas sean prestados en régimen de unidad de empresa.

La inclusión de una concesión en un procedimiento de unificación sólo será posible a partir de que hayan transcurrido tres años de su plazo de vigencia y dejará de serlo cuando falten menos de dos para la finalización de aquél.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.5 de la LOTT, el pago de las sanciones pecuniarias señaladas en dicha Ley, impuestas por cualquier causa al concesionario mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que pueda iniciarse a instancia suya un procedimiento de unificación de concesiones de las que sea titular.

2. La unificación se tramitará siguiendo las reglas que para el establecimiento de nuevos servicios se determinan en este reglamento, dándose audiencia a los titulares de las concesiones afectadas, después del plazo general de información pública, cuando la unificación se inste de oficio por la Administración.

3. El acuerdo de unificación solamente se considerará justificado cuando en el oportuno expediente resulte acreditado que la explotación general conjunta de los anteriores servicios contribuye a racionalizar la explotación de éstos o la red general de transportes, sin que, en ningún caso, suponga, en una valoración global, un empeoramiento de las condiciones en que el servicio se oferta a la mayoría de los usuarios afectados.

4. 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.

No obstante, únicamente podrán autorizarse en la unificación 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.

5. Los servicios unificados serán objeto de una nueva concesión, que comportará la extinción de las anteriores, y que tendrá como plazo de duración la media de los años de vigencia que les resten a las concesiones que se unifiquen, ponderados por el factor vehículos-kilómetro anuales.

La tarifa de la concesión unificada se establecerá de tal forma que la relación que guarde con los costes generados por su explotación sea la misma que la existente en el momento inmediatamente anterior a la unificación entre la media de las tarifas de las concesiones que se unifiquen, ponderadas por el factor viajeros-kilómetro medio de los últimos tres años, y la media de los costes generados por sus respectivas explotaciones, ponderados asimismo por el referido factor.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la tarifa que se establezca inicialmente a la concesión unificada no podrá ser superior en más de un 5 por ciento a la que tuviera señalada en el momento inmediatamente anterior a la unificación aquella de las concesiones que se unifican que la tuviera más baja.

6. La unificación de concesiones dará lugar a la expedición de un nuevo título concesional, debiendo la concesión unificada inaugurarse conforme a lo que al efecto se señala en los artículos 74 y 75.

Artículo 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.ª 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.ª 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.ª 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.ª Los antiguos titulares tendrán derecho a la indemnización que corresponda, que será abonada por el adjudicatario, y cuya cuantía se determinara de acuerdo con lo previsto en el artículo 83.1 de la LOTT.

Artículo 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 adquirente de su capacidad para la prestación del servicio y de la disponibilidad de los medios exigibles.

Dicha autorización no podrá ser concedida si no han transcurrido al menos tres años desde la formalización inicial del título concesional o desde una anterior transmisión, ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación del plazo concesional.

No serán, sin embargo, de aplicación tales plazos 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.

Artículo 95.

1. Las concesiones se extinguirán por las causas siguientes:

a) Finalización del plazo por el que hubieren sido otorgadas.

b) Declaración de caducidad, de acuerdo con lo previsto en los apartados 2 y 4 del artículo 143 y 1 del 144 de la LOTT y en los apartados 2 y 4 del artículo 201 y 1 del 202 de este reglamento.

c) Muerte del empresario individual o extinción de la empresa gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de las mismas en los términos previstos en el artículo anterior de este reglamento.

No se considerará que se ha extinguido la empresa cuando cambie simplemente su forma jurídica, pero se mantenga aquélla en sus aspectos económico y laboral.

d) Declaración de concurso del concesionario, determinada judicialmente, que imposibilite la prestación del servicio.

e) Supresión o rescate del servicio por razones de interés público, mediante la indemnización que corresponda, de acuerdo con lo legalmente establecido.

f) Renuncia del concesionario, que deberá haber sido anunciada por éste al órgano concedente con una antelación no inferior a doce meses con relación a la fecha en que pretenda cesar en la prestación del servicio.

g) Mutuo acuerdo entre la Administración y el concesionario.

h) Pérdida por el concesionario de los requisitos señalados con carácter general en el artículo 42, o de los específicamente incluidos en el título concesional, cuyo cumplimiento hubiera resultado necesario para el otorgamiento o posterior mantenimiento de la concesión, en los términos legal y reglamentariamente previstos.

i) Unificación con otras concesiones.

j) Aquéllas que se establezcan expresamente en el título concesional.

2. Extinguida la concesión quedarán a favor del concesionario saliente los bienes e instalaciones que hubiera aportado para la explotación del servicio.

En los supuestos señalados en las letras a), b), c), d), f), g), h) y j) del apartado anterior, cuando no existan razones que aconsejen la supresión de los servicios que venían siendo prestados mediante la concesión extinguida, la Administración podrá convocar un nuevo concurso para el otorgamiento de una nueva concesión, dándose por cumplidos todos los requerimientos contenidos en el capítulo primero de este título, salvo que se pretendiese introducir modificaciones significativas en relación con los tráficos o el itinerario de la concesión extinta.

El pliego de condiciones de dicho concurso deberá ajustarse, básicamente, al contenido del título concesional extinguido.

No se admitirán en dicho concurso las ofertas que, en su caso, hubieran sido presentadas por el anterior concesionario, o en las que participe éste o cualquier otra empresa en la que sea titular de más del 50 por ciento del capital social, cuando el fin de la concesión preexistente se haya debido a alguna de las causas señaladas en las letras b), d), f), g) o h) del apartado 1 de este artículo.

Artículo 96.

A los efectos previstos en los artículos 140.5 de la LOTT y 197.5 de este reglamento, se considerará abandono de una concesión la interrupción en la prestación de los servicios sin causa justificada durante más de 10 días consecutivos; quince no consecutivos en el transcurso de un período igual o inferior a 30 días; ó 40 no consecutivos en el transcurso de un período igual o inferior a 365 días, 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.

Artículo 97.

1. Cuando se produzcan los supuestos de rescate, renuncia o caducidad previstos en el artículo 95, la Administración, salvo que decida la supresión del servicio o asuma su gestión directa conforme a lo dispuesto en el artículo 71.2 de la LOTT, convocará en el menor plazo posible un nuevo concurso público para otorgar la concesión y, mientras tanto, podrá gestionar directa o indirectamente el servicio, utilizando, si ello resulta necesario o conveniente, los medios personales y materiales con los que aquél se venía prestando, asumiendo los resultados económicos de la explotación.

2. Cuando se utilicen los medios adscritos a la concesión extinguida en los supuestos señalados en el apartado anterior, deberá indemnizarse al concesionario de conformidad con lo previsto en la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración. No obstante, no procederá dicha indemnización en los siguientes supuestos:

a) Durante los doce meses siguientes a la declaración de caducidad, cuando la causa de la extinción de la concesión haya sido la señalada en la letra b) del artículo 95.1.

b) Durante el plazo que reste para cumplir doce meses desde la fecha de preaviso del concesionario que haya renunciado a su concesión, cuando éste no hubiera anunciado su intención con la antelación mínima exigida en la letra f) del artículo 95.1.

3. 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 continuarla durante un plazo superior a doce meses.

Capítulo V
Servicios regulares permanentes de uso general con condiciones especiales de prestación

Artículo 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.

Artículo 99.

1. Se incorporarán inicialmente a las concesiones zonales todos los servicios regulares lineales que discurran 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 discurra 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 discurra 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.

Artículo 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.

Artículo 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 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 pudiera 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 cuáles 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.

Artículo 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 concurran 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 discurra 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 concurran 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.

CAPÍTULO VI
Transportes regulares temporales y de uso especial

Sección 1.ª Transportes regulares temporales

Artículo 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 mis-

mas 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 exceptuación 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.

Artículo 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 prestándolo 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

Artículo 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 del Transporte por Carretera u órganos equivalentes de las Comunidades Autónomas.

Artículo 106.

1. La autorización administrativa especial precisa para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgará a las empresas que hayan convenido previamente la realización del transporte con los representantes de los usuarios a través del correspondiente contrato o precontrato, siempre que cumplan los requisitos exigidos en el artículo 42.1 y se acredite 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.

Artículo 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.

Artículo 108.

Las autorizaciones para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgarán por el plazo al que se refiera el correspondiente contrato con los usuarios, sin perjuicio de que el órgano en cada caso competente pueda exigir su visado con una determinada periodicidad a fin de constatar el mantenimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento.

TÍTULO IV
Transportes discrecionales y distintos tipos específicos de transportes

CAPÍTULO PRIMERO
Transportes públicos discrecionales de mercancías y de viajeros: Autorizaciones y régimen jurídico

Sección 1.ª Autorizaciones

Artículo 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.

Artículo 110.

1. Las autorizaciones para la realización de transportes públicos discrecionales de mercancías y de viajeros en autobús se otorgarán en la modalidad de autorización a la empresa re-

ferida al conjunto de vehículos para los que, en cada momento, la Administración haya expedido una copia certificada de aquélla.

Como regla general, cada copia certificada de la autorización se expedirá referida a un vehículo concreto identificado por su matrícula.

No obstante, cuando las exigencias derivadas de la ordenación de una determinada modalidad o clase de transporte no hagan imprescindible la referida adscripción de las copias de la autorización a vehículos concretos, el Ministro de Fomento podrá acordar que aquéllas se expidan sin referirlas a priori a vehículo alguno, pudiendo por tanto realizar transporte a su amparo cualquier vehículo de que disponga el titular de la autorización en los términos previstos en el artículo 48.1 y reúna las condiciones exigidas en la misma.

2. Las autorizaciones para la realización de transportes públicos discrecionales de viajeros en vehículos de turismo se otorgarán referidas a un vehículo concreto, cuya identificación deberá figurar en las mismas.

Artículo 111.

Las autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías y de viajeros habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional.

Como regla general dichas autorizaciones se domiciliarán en el lugar en que la empresa transportista tenga su domicilio fiscal. No obstante, el Ministro de Fomento podrá determinar aquellos supuestos excepcionales en que las autorizaciones podrán domiciliarse en un lugar diferente, por venir realizando la empresa una actividad económica distinta con anterioridad.

Artículo 112.

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.

Artículo 113.

El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público discrecional se realizará por el órgano competente en el lugar en que aquéllas 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, clase y domicilio de la autorización y demás circunstancias que se determinen por la Dirección General de Transportes por Carretera.

Cuando la autorización esté referida a un vehículo concreto, en la correspondiente tarjeta se hará constar asimismo su matrícula.

Cuando la autorización esté referida a un conjunto de vehículos concretos, el órgano competente expedirá, además, una copia certificada de aquélla referida a cada uno de tales vehículos, en la que se hará constar su matrícula, la cual tendrá un valor equivalente al de la autorización que reproduce.

Cuando la autorización no esté referida a priori a vehículo concreto alguno, el órgano competente expedirá un número de copias certificadas de aquélla igual al número de vehículos de

que disponga su titular en los términos previstos en el artículo 48.3, las cuales tendrán, como en el caso anterior, un valor equivalente al de la autorización que reproducen.

Artículo 114.

No existirán límites cuantitativos al otorgamiento de autorizaciones para realizar transportes públicos discrecionales de mercancías ni de viajeros en autobús.

Artículo 115.

Los vehículos de transporte mixto definidos en el apartado 5 del artículo 47 podrán realizar tanto el transporte de viajeros como el de mercancías que sus características técnicas permitan.

Para la realización de transporte con vehículos de dicha clase será necesaria la posesión de la preceptiva autorización administrativa, cuyo otorgamiento estará condicionado al cumplimiento simultáneo de los requisitos exigidos para la obtención tanto de la autorización de transporte de viajeros como de la de mercancías que correspondan en función de las características del vehículo y de la clase de transporte, público o privado, que se pretenda realizar con él.

Artículo 116.

A efectos del cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 42.1, las autorizaciones de transporte mixto computarán, simultáneamente, como una autorización más tanto de transporte de mercancías como de viajeros de las que, en su caso, fuese titular la misma empresa.

En consecuencia, su titular podrá solicitar en cualquier momento el canje de una autorización de transporte mixto por otra de transporte de viajeros o mercancías referida al mismo vehículo, cuya clase vendrá determinada por las características de éste y de la naturaleza del transporte, público o privado que se viniese realizando con él.

Sección 2.ª Régimen jurídico

Artículo 117.

En aquellos supuestos en que las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y de mercancías, o sus copias certificadas, estén referidas a vehículos concretos, éstos únicamente podrán sustituirse por otros cuando así lo autorice el Ministerio de Fomento mediante la referencia de la autorización o copia al nuevo vehículo.

Asimismo, deberá autorizar el Ministerio de Fomento, en los referidos supuestos, la continuidad de la vigencia de las autorizaciones de transporte o sus copias, cuando se realicen modificaciones de las características de los vehículos a los que estén referidas que afecten a su masa máxima autorizada, capacidad de carga, número de plazas u otras condiciones técnicas.

La sustitución de los vehículos y la modificación de sus características estará condicionada a que éstas no impliquen un aumento del número de plazas o de la capacidad de carga o masa máxima autorizada que, en su caso, contradiga la naturaleza de la autorización de que se tra-

te, así como al resto de condiciones referidas a la antigüedad del vehículo sustituto o la entidad de la modificación que, en su caso, establezca el Ministro de Fomento.

Artículo 118.

1. Con carácter general, las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías y viajeros en autobús serán intransferibles, salvo a favor de los herederos forzosos del anterior titular, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de éste.

No obstante, el Ministro de Fomento podrá señalar la transmisibilidad de dichas autorizaciones, en aquellos supuestos en que, conforme a lo que se señala en el artículo 110, éstas o sus copias se otorguen referidas a vehículos concretos cuya identificación figure en las mismas y tal otorgamiento se encuentre sometido a limitaciones por razones de la antigüedad de los vehículos o de otro tipo.

2. Las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo serán transmisibles cuando lo sean asimismo las licencias habilitantes para la realización de transporte urbano en esta clase de vehículos.

3. En todo caso, la transmisión de autorizaciones de transporte estará subordinada a que los adquirentes cumplan los requisitos de carácter personal previstos en el artículo 42 y concordantes de este reglamento, así como al cumplimiento de las reglas específicas que, en su caso, determine el Ministro de Fomento, el cual podrá en especial condicionarla a que la empresa transmitente tenga una determinada antigüedad como titular de la autorización, no haya disminuido el número de autorizaciones o copias de que era titular en un determinado período de tiempo, o a que se produzca la transmisión de la totalidad de la empresa.

Dicha transmisión requerirá la novación subjetiva de la autorización y, en su caso, de sus copias certificadas a favor del adquirente por parte de la Administración.

Artículo 119.

En aquellos supuestos en que el transporte se realice al amparo de una autorización específicamente referida al vehículo de que se trate, deberá llevarse a bordo de éste el original de la tarjeta en que se documente dicha autorización.

Cuando se realice al amparo de una autorización referida al conjunto de vehículos de la empresa para los que la Administración haya expedido las correspondientes copias certificadas, deberá llevarse a bordo del vehículo la copia que corresponda, cuando ésta se encuentre expresamente referida a aquél, o cualquiera de las copias de que disponga la empresa en caso contrario.

Artículo 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.

Artículo 121.

La contratación de la colaboración de otros transportistas debidamente autorizados, de conformidad con lo previsto en el artículo 97 de la LOTT, que lleve a cabo una empresa para atender las demandas de transporte discrecional de mercancías que reciba de sus clientes no podrá exceder en ningún momento concreto del 100 por 100 de la capacidad de transporte propia, medida por el número de vehículos.

Artículo 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 afluencia 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.

Capítulo II
Reglas sobre determinados tipos específicos de transporte

Sección 1.ª Transporte público en automóviles de turismo

Artículo 123.

El otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la realización de transportes discrecionales interurbanos en vehículos de turismo estará condicionado a que el solicitante sea

previamente titular de la licencia municipal que habilite para la prestación de la misma clase de servicios en el ámbito urbano.

La autorización de transporte interurbano deberá domiciliarse en el mismo municipio que hubiese otorgado la licencia de transporte urbano.

La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano dará lugar a la cancelación de la autorización habilitante para la realización de transporte interurbano, salvo que se den las circunstancias previstas en el artículo siguiente.

Artículo 124.

Excepcionalmente, podrán otorgarse autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios interurbanos, aún cuando el municipio competente no hubiese otorgado previamente la correspondiente licencia municipal, si concurren las siguientes circunstancias:

a) Que haya sido denegada la correspondiente licencia municipal habilitante para la realización de transporte urbano, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de su petición.

b) Que la autorización haya de domiciliarse en un núcleo de población de menos de 5.000 habitantes.

c) Que la oferta de transporte público discrecional en vehículos de turismo en la zona geográfica de que se trate, sea insuficiente para atender adecuadamente las necesidades de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia plenamente justificada en el expediente.

Artículo 125.

Como regla general, los servicios a que se refiere esta sección, salvo en los supuestos exceptuados en los artículos 126 y 127, deberán iniciarse en el término municipal en que se encuentre domiciliada la autorización de transporte.

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.

Artículo 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 íntegramente 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 Áreas 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 fa-

vorable 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 Área.

3. Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta serán otorgadas por el Ente competente para el establecimiento del Área, o por el que designen las normas reguladoras de ésta, y, a efectos de lo dispuesto en el artículo 123, tendrán análoga consideración a la de las licencias municipales.

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 Áreas.

4. El Ente competente para el establecimiento o autorización del Área 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 Área, 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 Área.

Artículo 127.

1. No obstante lo dispuesto con carácter general en el artículo 125, los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de transporte discrecional en vehículo de turismo domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el puerto o aeropuerto de que se trate, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en que esté domiciliada la autorización.

El Ministro de Fomento, y en sus respectivos ámbitos territoriales las comunidades autónomas que, por delegación del Estado ostenten la competencia para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte discrecional en vehículos de turismo, podrán extender el régimen señalado en este apartado a los servicios de recogida de viajeros en estaciones ferroviarias o de autobuses, cuando entiendan que ello contribuirá a dotar de una mayor fluidez y eficacia al sistema general de transporte público de viajeros.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, cuando las autorizaciones domiciliadas en el término municipal en que se ubiquen puertos o aeropuertos, u otros apartados, tales como, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados u otros similares en los que se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios, no basten para atender ésta demanda de transporte, el ente competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con autorización de transporte interurbano domiciliada en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de tráfico.

3. Los órganos en cada caso competentes pondrán especial atención en la vigilancia y control del cumplimiento de las condiciones exigibles para la prestación de los servicios que, con arreglo a lo dispuesto en los apartados anteriores, se inicien fuera del municipio en que se encuentre domiciliada la autorización; pudiendo limitarse o prohibirse por el órgano que osten-

te la competencia en el lugar de destino la realización de dichos servicios a quienes hubiesen incumplido tales condiciones de forma reiterada.

Sección 2.ª Transportes turísticos y realizados con contratación individual

Artículo 128.

1. Los transportes turísticos habrán de prestarse, en todo caso, en el marco de una combinación previa, vendida u ofrecida en venta por una agencia de viajes con arreglo a un precio global en la que, aparte del servicio de transporte de ida al punto de destino y vuelta al punto de origen en un mismo modo o en modos diferentes, se incluyan, al menos, dos de las siguientes prestaciones complementarias:

a) Alojamiento durante al menos una noche.

b) Manutención alimenticia, sin que se consideren incluidos en este concepto los servicios de restauración a bordo del vehículo, en estaciones de transporte de viajeros o durante la realización de paradas intermedias entre origen y destino de duración inferior a tres horas.

c) Otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa de la combinación, tales como la asistencia a cursos, conferencias o eventos deportivos, realización de excursiones o visitas a centros de interés cultural o turístico, entradas para la asistencia a un espectáculo en el lugar de destino, alquiler de vehículos o servicio de guía turística, la cual exigirá la presencia de, al menos, una persona especializada, distinta del conductor, que realice tal función, y deberá venir justificada por la realización de una visita a un lugar o centro de interés cultural o turístico.

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 contraten 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.

Artículo 129.

Cuando los transportes turísticos revistan carácter periódico y se presten con reiteración de itinerario, resultando coincidentes con un servicio de transporte regular de viajeros de uso general, el precio de la combinación contratada en la que estén incluidos deberá ser, al menos, un treinta

por ciento 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 la combinación contratada a los precios ofrecidos y la especificidad de los usuarios que impida que se realice una competencia injustificada para la línea regular coincidente.

Artículo 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 vayan a integrar la combinación que se va a ofrecer a la venta. 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.

Artículo 131.

Independientemente de los transportes turísticos definidos en 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 los mismos vayan acompañados de las prestaciones señaladas en el artículo 128, siempre que aquéllos 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.

Artículo 132.

Cuando las empresas titulares de la explotación de servicios regulares de viajeros que atiendan tráficos 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.ª Transporte sanitario

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

La decisión administrativa sobre el otorgamiento de la autorización tendrá 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 .

Artículo 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.

Artículo 137.

Para la obtención de las autorizaciones de transporte sanitario deberán cumplirse los siguientes requisitos específicos:

a) Autorizaciones de transporte público:

1.º 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.º Obtención previa de la certificación técnico-sanitaria regulada en el artículo 134.

3.º 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.

Artículo 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

Artículo 139.

1. El transporte funerario deberá ser realizado por empresas de pompas fúnebres legalmente establecidas, teniendo la consideración de transporte privado complementario.

2. En la realización de los servicios de transporte funerario deberán respetarse las normas vigentes de policía mortuoria, debiendo cumplir los vehículos todos aquellos requisitos técnicos y sanitarios que, en su caso, establezcan los Ministerios de Industria, Turismo y Comercio y de Sanidad y Consumo.

3. Todas las empresas legalmente dedicadas a la realización de transportes funerarios podrán desarrollar esta clase de servicios en todo el territorio nacional, con independencia de su origen o recorrido, hasta el lugar en que se realice el enterramiento o se conduzca el cadáver.

Sección 5.ª Transporte de mercancías peligrosas y mercancías perecederas

Artículo 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 de seguridad establecidas con carácter general.

3. Los transportes de productos perecederos 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 sobreprotección 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.

Capítulo III
Transporte urbano

Artículo 141.

(Sin contenido)

Artículo 142.

(Sin contenido)

Artículo 143.

(Sin contenido)

Capítulo IV
Transporte internacional

Artículo 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.

Artículo 145.

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 ejercicio de la actividad de transporte internacional, la cual únicamente podrá ser obtenida por las personas que también poseen la capacitación profesional para el de transporte interior en la modalidad de que se trate, pudiendo dicho reconocimiento realizarse de forma diferenciada o conjunta.

Artículo 146.

Los transportes internacionales de mercancías y de viajeros de carácter discrecional, para cuya realización no se exija una autorización previa por 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 que cumplan los requisitos señalados en 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 Fomento, 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.

En su caso, la Administración sólo facilitará los referidos documentos de control previa comprobación de que el solicitante cumple los requisitos exigidos.

Artículo 147.

1. Las empresas españolas que pretendan realizar transportes internacionales de viajeros o de mercancías sujetos a la autorización de los países extranjeros por los que éstos hayan de discurrir o de las organizaciones internacionales en las que los mismos estén integrados, deberán obtener previamente la referida autorización.

2. Para la obtención de la autorización a que hace referencia el apartado anterior será necesario justificar el cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 145 y, además, de todos aquellos otros que, en relación con la disponibilidad de un determinado número mínimo de vehículos o las características técnicas de éstos, haya establecido, en su caso, el Ministro de Fomento en función de las circunstancias concurrentes en el mercado de transporte internacional.

Cuando el Ministro de Fomento hubiera establecido la exigencia de disponer de un número mínimo de vehículos para acceder a las autorizaciones, podrá, asimismo, autorizar a las empresas 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 determine.

3. Las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte internacional, así como las empresas titulares de las mismas, se inscribirán en la correspondiente subsección del Registro General regulado en los artículos 49 y 50.

Artículo 148.

El otorgamiento de las licencias habilitantes para la realización de transportes públicos internacionales de mercancías o de viajeros en el territorio de la Unión Europea, se regirá por las reglas dictadas por el Ministro de Fomento para la aplicación de las normas de la Unión que regulen la materia.

Las referidas reglas deberán, en todo caso, tener en cuenta las exigencias establecidas en el artículo 145.

Artículo 149.

Para el otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional correspondientes a organizaciones internacionales o de carácter multilateral distintas a la señalada en el artículo anterior y, concretamente, de las autorizaciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT), el Ministro de Fomento podrá exigir condiciones específicas fundamentalmente ligadas a la experiencia internacional de la empresa, a su parque de vehículos y a la disponibilidad y aprovechamiento anterior de autorizaciones del mismo tipo o correspondientes a los países más significativos para los que autorice a realizar transporte la autorización de la organización internacional o multilateral de que se trate.

Cuando se trate de autorizaciones de la CEMT no se tendrán en cuenta, a efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, los viajes realizados a países de la Unión Europea.

Artículo 150.

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 discurran, la distribución de tales autorizaciones que corresponda realizar a la Administración española se ajustará a las reglas que determine el Ministro de Fomento según los criterios que a continuación se explicitan:

1. 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 Ferrocarriles y Transportes por Carretera, según las solicitudes que realicen las empresas que las precisen, de acuerdo con las reglas que, en su caso, se encuentren establecidas conforme a lo previsto en el artículo 151.

2. Excepcionalmente, cuando el número de autorizaciones correspondientes a un determinado país o modalidad de transporte de que disponga la Administración española resulte insuficiente para atender todas las demandas que realicen las empresas, se distribuirán entre los solicitantes de tal forma que, en la medida en que el contingente disponible lo permita, se asigne a cada empresa el mismo número de autorizaciones que le fueron asignadas y utilizó debidamente en años anteriores. Si, después de alcanzado este objetivo, aún sobrasen autorizaciones del referido contingente, éstas serán distribuidas entre los solicitantes con idénticos criterios a los señalados en el párrafo 1 de este artículo para el caso general.

A los efectos anteriormente previstos, la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera deberá hacer pública la relación de Estados y modalidades de transporte respecto de los que exista insuficiencia de autorizaciones.

Cuando las circunstancias concurrentes en el mercado de transporte internacional con un determinado país así lo aconsejen, el Ministro de Fomento podrá supeditar el otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere este artículo para la realización de transportes privados que no se encuentre liberalizado a que el contingente disponible sea suficiente para garantizar la cobertura de todos los transportes públicos que sean demandados.

Artículo 151.

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 Fomento, que podrá retirar dichas autorizaciones 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.

Artículo 152.

Con arreglo a lo que, con carácter general, se establece en el apartado 1 del artículo 106 de la LOTT, los transportes públicos internacionales de viajeros pueden ser regulares, discrecionales y de lanzadera. La conceptuación 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.

Artículo 153.

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 Fomento. 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 inter-

no 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 de ser adjudicado, la empresa adjudicataria no adquirirá derecho alguno, si bien, si en el plazo de los 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.

Artículo 154.

1. Los servicios de lanzadera se solicitarán de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, 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 Fomento determinará las reglas para su distribución, siguiendo criterios inspirados en los establecidos en el artículo 150.

Artículo 155.

La realización de transportes internacionales que discurran 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.

Capítulo V
Transportes privados

Artículo 156.

1. Los transportes privados particulares, definidos en el artículo 101 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 llevarse a cabo en vehículos ligeros, salvo que se trate del transporte de máquinas, animales o complementos destinados a la práctica personal de alguna actividad deportiva o recreativa que, por sus características, no resulte posible transportar en un vehículo de dicha categoría.

Artículo 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) La empresa deberá disponer de los vehículos en régimen de propiedad, leasing o arrendamiento, en los términos, en este último caso, señalados en este reglamento .

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 en 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 Admi-

nistración. 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.

Artículo 158.

1. La realización de transportes privados complementarios requerirá de autorización administrativa previa, salvo que se encuentren exentos de ello conforme a lo establecido en el artículo 41.

2. Las autorizaciones de transporte privado complementario habilitarán para realizar servicios de esta clase en todo el territorial nacional.

Dichas autorizaciones se otorgarán referidas genéricamente a la empresa y se documentarán siguiendo las reglas señaladas en el artículo 113 que resulten de aplicación para las autorizaciones de transporte público referidas a la misma clase de vehículos.

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 de los respectivos centros o de personas que, por su relación permanente con la actividad que se desarrolla en éstos, deban asistir habitualmente a los mismos por razones intrínsecas a la naturaleza o finalidad de la actividad empresarial que en ellos se desarrolla.

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 vehículos, o de las plazas o capacidad de carga de éstos, que puedan realizar transporte al amparo de la autorización.

4. El otorgamiento de autorizaciones de transporte privado complementario estará, asimismo, condicionado al cumplimiento de los requisitos que en relación con los vehículos, sus conductores u otras circunstancias establezca el Ministro de Fomento para garantizar el desenvolvimiento equilibrado del mercado de transporte.

5. Las autorizaciones de transporte privado complementario únicamente podrán ser transmitidas cuando simultáneamente se transmita al mismo adquirente la titularidad de la industria o negocio a cuyo servicio se encuentren afectas.

TÍTULO V
Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

CAPÍTULO PRIMERO
Agencias de transporte

Sección 1.ª Agencias de transportes de mercancías

Artículo 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.

La actividad de intermediación en la contratación de transporte no quedará desvirtuada por el hecho de que en su desarrollo se utilicen exclusivamente medios telefónicos, informáticos o telemáticos que obvien la relación directa y personal entre la agencia y sus clientes.

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.

Artículo 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.

Artículo 161.

1. Para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte de mercancías será necesaria la obtención de la preceptiva autorización administrativa que habilite para el mismo.

2. El otorgamiento de autorizaciones de agencia de transporte no estará sujeto a limitaciones cuantitativas, debiendo realizarse el mismo en favor de todas la Empresas que lo soliciten y que cumplan los requisitos exigibles.

Artículo 162.

1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de agencia de transporte de mercancías será precisa la justificación del cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 48 de la LOTT, de acuerdo con las concreciones que de los mismos realice el Ministro de Fomento, así como de la disposición 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.

2. Las agencias que realicen su actividad de mediación en relación con la contratación de transportes de cargas fraccionadas deberán realizar sus funciones de consolidación, desconsolidación y clasificación de mercancías y demás correspondientes a la actuación que les es propia mediante los trabajadores integrados en su plantilla, 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 Fomento determine.

Artículo 163.

1. La autorización de agencia de transporte de mercancías habilitará para realizar dicha actividad en relación con cualquiera de los transportes incluidos en el artículo 160, sea cual fuere su origen y destino.

2. Una vez obtenida la correspondiente autorización, las agencias de transporte de mercancías podrán abrir sucursales o locales auxiliares en lugares distintos de aquel en que se encuentre domiciliada dicha autorización, siendo suficiente, a tal efecto, la previa comunicación de la referida apertura al órgano competente en materia de transportes por razón del lugar en que aquéllos se ubiquen, haciendo expresión de los datos identificadores del local, a fin de posibilitar la inspección y control de las actividades realizadas en el mismo.

Tales locales deberán cumplir en todo caso idénticas exigencias a las establecidas en el artículo 162 para los que hayan de constituir la sede central de la agencia.

Tan pronto reciba la mencionada comunicación, el órgano competente procederá a realizar la anotación de la nueva sucursal o local auxiliar en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Artículo 164.

Los precios que apliquen las agencias de transporte de mercancías serán libres.

Sección 2.ª Agencias de viaje

Artículo 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.

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.

Artículo 166.

1. La infracción de la normas reguladoras de la ordenación del transporte por parte de la 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.

Capítulo II
Transitarios

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 transitarios o agencias de transportes.

e) Posibilidad de desarrollar su actividad utilizando exclusivamente medios telefónicos, informáticos o telemáticos que obvien la relación directa y personal entre la agencia y sus clientes.

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.

Capítulo III
Almacenistas-distribuidores

Artículo 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 períodos 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Capítulo IV
Arrendamientos de vehículos

Sección 1.ª Arrendamiento sin conductor

Artículo 174.

(Sin contenido)

Artículo 175.

(Sin contenido)

Artículo 176.

1. Los contratos de arrendamiento de vehículos sin conductor deberán celebrarse 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 celebrados en las delegaciones que la empresa arrendadora tenga en hoteles, agencias de viajes, complejos turísticos o centros similares.

2. A efectos de control administrativo, la formalización de los contratos de arrendamiento deberá realizarse de conformidad con las prescripciones establecidas por el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, debiendo incluirse en aquéllos los datos que dicho Ministro determine.

3. Las empresas arrendadoras podrán realizar arrendamiento de sus vehículos utilizando la colaboración de otras empresas arrendadoras que contraten directamente con los clientes.

La responsabilidad administrativa por cualquier infracción relativa a las normas reguladoras del arrendamiento de vehículos corresponderá conjunta y solidariamente 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.

4. Los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor no estarán sujetos a tarifa administrativa, si bien las empresas arrendadoras de vehículos de turismo deberán tener expuestos al público dichos precios con arreglo a las normas que a tal efecto establezca el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Artículo 177.

El contrato de arrendamiento, salvo lo dispuesto en la sección 2.ª de este capítulo, deberá referirse únicamente a la puesta a disposición del vehículo sin conductor, no pudiendo ir acompañado de otro concertado con la misma empresa relativo al personal conductor o acompañante.

Artículo 178.

1. Cuando el vehículo arrendado vaya a destinarse a la realización de cualquier tipo de transporte sujeto a autorización o concesión administrativa, será necesario que se le adscriba con carácter previo la correspondiente autorización de transporte, o una copia certificada de ésta, de la que deberá ser titular el arrendatario.

A fin de acreditar la disponibilidad del vehículo arrendado, necesaria para el otorgamiento de la autorización de transporte, 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 de que se trate.

Antes de la formalización del contrato definitivo de arrendamiento, la empresa arrendadora deberá exigir al arrendatario que cuente con la correspondiente autorización de transporte, cuando se trate de autobuses o vehículos pesados de mercancías.

2. 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.

Artículo 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 de 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 justifican-

te 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.ª Arrendamiento con conductor

Artículo 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 transporte discrecional de viajeros.

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 la correspondiente autorización administrativa que habilite al efecto.

Artículo 181.

1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, que serán de la modalidad prevista en el artículo 92.2 a) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, será necesario que la persona física o jurídica solicitante cumpla los siguientes requisitos:

a) Disposición de, al menos, un local dedicado a la actividad de arrendamiento de vehículos, con nombre o título registrado y abierto al público previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales.

b) Disposición en propiedad, leasing o arrendamiento, del número mínimo de vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor que determine el Ministro de Fomento en función de las circunstancias del mercado. Dicho número no podrá ser inferior a cuatro. Los vehículos deberán tener carácter representativo pudiendo, a tal efecto, exigirse unas características mínimas de equipamiento, potencia o prestaciones.

c) No superación de los límites de antigüedad de los vehículos que, en su caso, determine el Ministro de Fomento, en función de las circunstancias concurrentes en el mercado.

d) Suscripción del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, conforme a lo establecido en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre y en el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre.

e) Disposición de garajes o lugares de aparcamiento cuando así lo exija el Ministerio de Fomento o la comunidad autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamien-

to de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministerio establezca.

f) Disposición de un mínimo de dos conductores por cada tres vehículos, provistos del permiso de conducir de la clase BTP, en régimen de alta en la Seguridad Social y contratados a jornada completa.

g) Las demás que, por resultar necesarias para el adecuado ejercicio de la actividad, determine el Ministro de Fomento 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.

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.

Artículo 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.

Capítulo V
Estaciones de transporte

Artículo 183 .

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 de la LOTT, tendrán la consideración de estaciones de transporte por carretera de viajeros o de mercancías, los lugares destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público que reúnan las condiciones mínimas establecidas en los artículos siguientes.

En ningún caso tendrán la consideración de estaciones de transporte los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje, estacionamiento de vehículos o almacenamiento de mercancías.

Artículo 184

1. Para alcanzar tal consideración a efectos de la ordenación del transporte, las estaciones de transporte de viajeros deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) 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.

b) Contar con accesos para entradas y salidas de los viajeros, independientes de los vehículos.

c) Poseer dársenas cubiertas en número suficiente para los aparcamientos simultáneos que se precisen.

d) Tener andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.

e) Contar con zonas de espera independientes de los andenes.

f) Contar con instalaciones de servicios sanitarios.

g) Poseer dependencias, de uso común o individualizado, para la facturación, consigna y venta de billetes, así como oficina de información, ya sean explotadas por medios propios o a través de terceros.

2. El Ministro de Fomento, previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrá establecer una clasificación de estaciones de transporte en diversas categorías, en función de la dotación y servicios con que éstas cuenten, a efectos de facilitar la planificación en relación con el establecimiento de esta clase de infraestructuras y la información a sus usuarios.

Artículo 185.

Para alcanzar tal consideración a efectos de la planificación del transporte, las estaciones de transporte de mercancías deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Ubicación en zona próxima a los núcleos de contratación o intercambio y generación de cargas.

b) 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.

c) 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 almacenaje, manipulación, clasificación, depósito, grupaje o distribución de las mercancías.

d) Poseer, dentro de una zona identificada y delimitada, accesos controlados para los vehículos, así como contar con playas, viales de maniobra y aparcamientos adecuados para vehículos pesados.

e) Contar con naves de consolidación y fraccionamiento de cargas dotadas de muelles para recibir o expedir las mercancías, así como con naves de almacenamiento.

f) Contar con instalaciones para la atención de las tripulaciones de los vehículos, tales como lugar de restauración, sala de descanso o de espera, así como de los servicios adecuados destinados al aseo personal.

Artículo 186.

Tendrán la consideración de centros de transporte de mercancías aquéllas estaciones de transporte que dispongan de una superficie mínima de 150.000 metros cuadrados, de los cuales al menos 25.000 deberán estar ocupados por naves y almacenes destinados a actividades relacionadas con el transporte y la logística, siempre que sean gestionadas por una autoridad única, pública, privada o mixta, que garantice el desarrollo y la permanencia en el tiempo de los servicios y actividades para los que la instalación fue concebida.

Artículo 187.

Como categoría específica, tendrán la consideración de centros de transporte de mercancías especializados aquellos cuya actividad se desarrolle, principal o preferentemente, en relación con una determinada clase de mercancías o modalidad de transportes, tales como los dedicados al transporte de mercancías peligrosas, mercancías perecederas, cargas fraccionadas u otros.

Capítulo VI
Centro de información y distribución de cargas

Artículo 188.

(Sin contenido)

Artículo 189.

(Sin contenido)

Artículo 190.

(Sin contenido)

Artículo 191.

(Sin contenido)

Artículo 192.

(Sin contenido)

TÍTULO VI
Régimen sancionador y de control de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos

Capítulo primero
Reglas generales sobre responsabilidad

Artículo 193.

La imputación de la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 138.1 de la LOTT.

La responsabilidad de un determinado sujeto no excluirá la que legalmente corresponda a otro, aún en el supuesto de que aquélla se derive en ambos casos de lo dispuesto en un mismo apartado del artículo 138.1 de la LOTT.

Artículo 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 los 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.

Artículo 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.

Capítulo II
Infracciones

Artículo 196.

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

Artículo 197.

De conformidad con lo establecido en el artículo 140 de la LOTT, se considerarán infracciones muy graves:

La realización de transportes públicos o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias, careciendo de la concesión, autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres.

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, se considera incluida, en todo caso, en la infracción tipificada en este apartado, tanto si carece de la una como de la otra.

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

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

1.2 La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 199.8.

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

1.4 La prestación material de servicios regulares de transporte de viajeros careciendo de la preceptiva concesión o autorización especial, aun cuando la correspondiente empresa no con-

trate 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.

1.5 El transporte de personas o grupos distintos de aquellos a los que específicamente se encuentra referida la correspondiente autorización de transporte regular de uso especial.

1.6 La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente reguladas en el artículo 102.2 de la LOTT, considerándose, a tal efecto, incumplimiento de lo dispuesto en la letra c) del referido precepto la utilización de un semirremolque o remolque ajeno aún cuando el vehículo tractor sea propiedad de la empresa titular de la autorización.

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

1.8 La realización de transportes públicos sin llevar a bordo del vehículo el original de la correspondiente copia certificada de la autorización o licencia cuando ésta hubiera sido expedida en la modalidad prevista en la letra b) del apartado 2 del artículo 92 de la LOTT, o de la documentación acreditativa que resulte asimismo necesaria para controlar la legalidad del transporte, conforme a lo que, al efecto, determine el Ministro de Fomento, cuando el transporte se realice al amparo de autorizaciones otorgadas en las modalidades previstas en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 92 de la citada LOTT.

1.9 Asimismo, se considerará incluida en este apartado la realización de transporte llevando a bordo del vehículo utilizado una copia certificada de la autorización o licencia de que se trate específicamente referida a otro vehículo.

1.10 La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización, aún cuando se lleve a bordo del vehículo una autorización o licencia, o una copia de éstas, que se encuentre caducada, revocada o que por cualquier otra causa hubiera perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas.

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

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

2. La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del transporte, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 42.1 de la LOTT y en las letras a), b) y c) del artículo 42.1 de este reglamento.

3. La realización de transporte público o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los requisitos que resulten exigibles de conformidad con lo dispuesto en las letras b) y c) del artículo 48 de la LOTT y en las letras d), e) y f) del artículo 42.1 de este reglamento.

En todo caso, será constitutiva de esta infracción la realización del transporte o actividad de que se trate sin disponer del número mínimo de vehículos, conductores o locales abiertos al público o instalaciones que reúnan las condiciones establecidas, cuando así resulte obligatorio.

4. La cesión del uso de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas, ya sea a título oneroso o gratuito.

Se considerará incluida en la anterior infracción cualquier forma de autorización, expresa o tácita, que permita la utilización del título de forma temporal o permanente por una persona, física o jurídica, distinta de aquella a cuyo nombre se encuentre expedido.

5. El abandono de las concesiones de transporte regular de viajeros o la paralización de los servicios de las mismas en los términos previstos en el artículo 96 de este reglamento.

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

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 al personal de la Inspección o a los agentes que directamente realicen la vigilancia y control del transporte el desarrollo de las facultades que les corresponden conforme a lo señalado en los artículos 19 y 20 de este reglamento.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores, se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que no se aporte la documentación solicitada.

En todo caso, se considerará no aportada, y consecuentemente será constitutiva de la infracción tipificada en este apartado, la remisión a la Administración de la información extraída del tacógrafo digital o de la tarjeta del conductor sin la correspondiente firma digital u otros elementos destinados a garantizar su autenticidad.

Asimismo, se considerará obstrucción a los efectos de este artículo el supuesto en que, ante un requerimiento de la Inspección del transporte terrestre o de los agentes que directamente realicen la vigilancia y control del mismo, la empresa transportista o sus representantes se nieguen a señalar los datos identificadores del vehículo o conjunto de vehículos con el que se haya realizado o se esté realizando un determinado servicio de transporte, el origen y destino de éste o la fecha en que se realizó, o cualquier otro dato o circunstancia relativo al mismo que resulte relevante a los efectos de la actuación inspectora llevada a cabo.

En todo caso, se considerará incluida en la infracción tipificada en el presente apartado la desobediencia a las órdenes, verbales o escritas, impartidas por los Servicios de Inspección del transporte terrestre o por los agentes que directamente realicen las labores de vigilancia y control del mismo en el uso de las facultades que les están conferidas y, en especial, el incumplimiento de las órdenes de traslado de los vehículos en los supuestos legalmente previstos.

Se considerará también incluida en esta infracción la no comunicación al Subdelegado del Gobierno del lugar en que se encuentra un vehículo que, en su caso, deba ser precintado o la fecha en que regresará a su base en caso de no encontrarse en ésta en ese momento.

7. El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos formulados por la Administración en los términos señalados en el artículo 202.2.

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

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

Se considerará incluida en el presente apartado la utilización de fotocopias, facsímiles, reprografías o cualquier otra forma de reproducción mecánica, electrónica o de otra naturaleza del título habilitante en sustitución de éste, cuando dicha reproducción contenga alteraciones respecto al original.

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

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

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

11. La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

Se considerará equivalente a su carencia la utilización de instrumentos o elementos no homologados, cuando preceptivamente hubieran de estarlo, o que sean distintos a los exigidos reglamentariamente.

12. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

A tal efecto, se considerará que tal carencia de hojas o datos es significativa, cuando resulte acreditado que falta, por vehículo o por conductor, el reflejo de más de un 30 por ciento de los kilómetros realizados durante el período requerido. A dicha circunstancia se equiparará el hecho de que la documentación aportada no permita, por causa imputable a la empresa, determinar el número total de kilómetros realizados durante dicho período.

En todo caso, a los efectos de este apartado, así como del apartado 11 del artículo 198, se considerará que se carece de aquéllas hojas de registro cuyo contenido resulte ilegible, debido a su suciedad, deterioro u otra causa.

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

Se considerará, asimismo, constitutiva de dicha infracción cualquier utilización indebida de las referidas hojas, tarjetas o elementos destinada a modificar la información en ellos recogida o a anular o alterar el normal funcionamiento de los aparatos de control instalados en el vehículo.

Tendrá la misma consideración la presentación de documentos de carácter público o privado con objeto de justificar fraudulentamente la carencia de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen falsificado los referidos elementos o colaborado en su falsificación o comercialización, como a quienes los hubiesen utilizado para encubrir las auténticas condiciones de realización de un transporte.

14. El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que las empresas incluidas en el artículo 19 se encuentren obligadas a llevar o de los datos obrantes en dichos documentos.

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

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

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

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

Especialmente se considerará incluido en la anterior circunstancia, impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a personas discapacitadas, aún en el supuesto de que no exista obligación de que el vehículo se encuentre especialmente adaptado para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

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

15.5 El incumplimiento del régimen tarifario.

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

16.1 En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores, cuando ello resulte obligatorio.

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

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

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

17.1 La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial, en los términos señalados en el artículo 48.

17.2 La obligación del titular de la autorización o licencia de transporte de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización o licencia, en los términos señalados en el artículo 48.

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

18.1 La realización de la actividad de intermediación en la contratación de transportes terrestres en calidad de comisionista en nombre propio, contratando en su propio nombre con los cargadores o usuarios y los titulares de autorizaciones de transporte, asumiendo frente a aquéllos la posición de transportista y frente a éstos las obligaciones y responsabilidades propias del cargador, en los términos señalados en los artículos 48 y 159.

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

19. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan:

M.M.A.	Porcentaje de exceso total	Porcentaje de exceso sobre un eje
De más de 20 Tm	+ 15%	+ 30%
De más de 10 Tm a 20 Tm	+ 20%	+ 40%
De hasta 10 Tm	+ 25%	+ 50%

Cuando, no obstante haberse expedido en relación con el transporte de que se trate una autorización especial de circulación otorgada conforme a la legislación vigente en la materia, aquél se realizase excediendo los límites de masa señalados en dicha autorización especial, ésta se considerará sin efecto, y, en consecuencia, únicamente se tendrá en cuenta para calificar esta infracción la masa máxima permitida en aplicación de las reglas generales contenidas en dicha normativa.

La responsabilidad por dicha infracción, cuando se exceda la masa máxima total autorizada de los vehículos, corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario, salvo que alguno de ellos justifique respecto a sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

Cuando se trate de excesos de peso por eje, la responsabilidad corresponderá a quien hubiera realizado la estiba a bordo del vehículo.

Cuando se trate de un transporte de paquetería o mudanzas se presumirá, salvo prueba en contrario, la concurrencia de causas de inimputabilidad respecto del cargador y el expedidor.

20. El exceso superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios.

21. La realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten de aplicación de conformidad con lo establecido en el artículo 4.3 del presente reglamento. La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

22. No llevar insertada la correspondiente hoja de registro o tarjeta del conductor en el tacógrafo, cuando ello resulte exigible, llevar insertada una hoja de registro sin haber anotado el nombre y apellido del conductor o llevar insertadas las hojas de registro o tarjetas correspondientes a otro conductor.

A dicha conducta quedará equiparada la falta de impresión de los datos obrantes en el tacógrafo al inicio y a la finalización del viaje, en aquellos supuestos en que así resulte obligatorio, así como la falta de identificación del conductor en dicha impresión.

23. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a lo dispuesto en el artículo 21 de la LOTT y 5 del presente reglamento.

24. La carencia de hojas de registro del tacógrafo, de la tarjeta de conductor o de los documentos impresos que exista obligación de llevar en el vehículo.

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

25. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas, cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

25.1 Utilizar cisternas que presenten fugas, salvo que se acredite que éstas no existían o no fueron advertidas antes de iniciarse el transporte y que la cuantía de las pérdidas en relación con la naturaleza de la mercancía transportada no justificaba la interrupción de aquél.

25.2 Carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente donde se acredite que el mismo responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, llevarlo caducado o llevar uno distinto al exigido reglamentariamente.

25.3 Utilizar vehículos que no cumplan las condiciones técnicas reglamentarias exigidas para el transporte de determinadas mercancías.

25.4 No llevar a bordo del vehículo los documentos de transporte o acompañamiento o no indicar en éstos la mercancía peligrosa transportada.

25.5 Transportar mercancías peligrosas, en condiciones distintas a las fijadas por la reglamentación sobre el transporte de este tipo de materias, sin la correspondiente excepción o permiso excepcional.

25.6 Carecer de paneles, placas o etiquetas de peligro o cualquier señalización exigible.

25.7 No llevar en la cabina del vehículo de las instrucciones escritas para casos de accidentes correspondientes a la materia que se transporta.

25.8 Incumplir las prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo.

25.9 Incumplir las limitaciones de las cantidades a transportar.

25.10 Utilizar envases o embalajes no homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.

25.11 Incumplir las normas de embalaje en común en un mismo bulto.

25.12 Incumplir las normas sobre el grado de llenado.

25.13 Indicar inadecuadamente en los documentos de transporte o acompañamiento la mercancía peligrosa transportada.

25.14 Entregar al transportista instrucciones escritas para casos de accidentes inadecuadas en relación con la materia que se transporta, así como la falta de certificación del expedidor sobre el cumplimiento de la normativa vigente en el transporte.

25.15 Transportar mercancías sujetas a autorización previa careciendo de la misma.

25.16 Utilizar paneles, placas o etiquetas de peligro inadecuadas en relación con la mercancía transportada.

25.17 Incumplir durante las operaciones de carga o descarga la prohibición de fumar en el curso de las manipulaciones, en las proximidades de los bultos colocados en espera de manipular, en la proximidad de los vehículos parados y en el interior de los mismos.

25.18 Incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna, en las maniobras de carga o descarga, cuando sea exigible.

25.19 No informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o dejar de adoptar las medidas de seguridad y protección, excepto en caso de imposibilidad.

25.20 Mezclar las instrucciones escritas para casos de accidente de la mercancía que se transporta con las de otros productos.

25.21 Transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas careciendo las empresas involucradas del preceptivo consejero de seguridad o, aún teniéndolo, que éste no se encuentre habilitado para la materia o actividad de que se trate.

25.22 No remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes cuando ello resulte obligatorio.

25.23 No conservar las empresas los informes anuales durante el plazo legalmente establecido, no habiéndolos remitido a los órganos competentes.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá: al transportista y al cargador por las infracciones de los apartados 25.1 y 25.2; al transportista, al cargador o expedidor en su caso por las infracciones de los apartados 25.3 a 25.7; al cargador o expedidor en su caso por las infracciones de los apartados 25.8 a 25.16; al cargador o descargador, según el caso, por las infracciones de los apartados 25.17 y 25.18; al transportista por las infracciones de los apartados 25.19 y 25.20; a la empresa obligada a tener consejero de seguridad, por las infracciones de los apartados 25.21 a 25.23.

No obstante, el transportista quedará exento de responsabilidad por la comisión de la infracción tipificada en el apartado 25.6 si se acredita que, dadas las circunstancias de carga, él no pudo detectar la falta de etiquetas de peligro en los bultos o envases.

A los efectos previstos en el presente apartado y en el artículo 198.24, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, figurando como tal en la carta de porte, y de cargador-descargador la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

26. La realización de transportes de productos alimenticios o mercancías perecederas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

26.1 Transportar mercancías perecederas que, conforme a la normativa específica aplicable, deban ser transportadas a temperatura regulada, en vehículos o recipientes que, por sus condiciones técnicas, no puedan alcanzar la temperatura exigida para su transporte.

26.2 Carecer del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.

26.3 Cargar productos, que necesiten regulación de temperatura durante el transporte, a una temperatura distinta de la exigida durante el mismo.

26.4 Transportar productos, que necesiten regulación de temperatura durante el transporte, a una temperatura distinta de la exigida durante el mismo.

26.5 Efectuar maniobras de transporte, carga o descarga en condiciones distintas a las exigidas en los reglamentos que regulen tales circunstancias.

26. Transportar productos alimenticios incumpliendo las condiciones de sanidad e higiene legal o reglamentariamente establecidas.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá: al transportista y a quién figure como expedidor en el documento de trans-

porte, o de no existir éste, a la persona física o jurídica que hubiese contratado con el transportista por las infracciones de los apartados 26.1 y 26.2; a quién figure como expedidor, o de no existir éste, a la persona física o jurídica que hubiese contratado con el transportista por la infracción del apartado 26.3; al transportista por la infracción del apartado 26.4 y 26.6; y al transportista, expedidor o destinatario, o de no existir estos dos últimos, a la persona física o jurídica que figure como expedidor o destinatario en el documento de transporte, por la infracción del apartado 26.5.

Artículo 198.

De conformidad con lo establecido en el artículo 141 de la LOTT, se considerarán infracciones graves:

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

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

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

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

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

1.5 Realizar transporte público regular de viajeros por carretera de uso general incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en este reglamento.

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

3. El arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales establecidos en el artículo 182, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.

4. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan:

M.M.A.	Porcentaje de exceso total	Porcentaje de exceso sobre un eje
De más de 20 Tm.	+ 6% hasta el 15%	+ 25% hasta el 30%
De más de 10 Tm. a 20 Tm.	+ 10% hasta el 20%	+ 35% hasta el 40%
De hasta 10 Tm.	+ 15% hasta el 25%	+ 45% hasta el 50%

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 197. 19.

5. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no haya de ser calificada como muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 197.10, o no pasar la revisión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos.

Se considerará incluido en esta infracción llevar el aparato, instrumento o medio de control de que se trate averiado durante un período de tiempo superior al que reglamentariamente se determine, así como no utilizar adecuadamente el selector de actividades del tacógrafo, carecer de los preceptivos precintos o placas, o llevarlos rotos o deteriorados, llevar el reloj del tacógrafo marcando una hora distinta a la del país de matriculación o, en su caso, del país en que se encuentre circulando el vehículo, y la utilización de un tacógrafo destinado para el uso de un solo conductor por dos o más conductores.

Asimismo, se considerará incluido en dicha infracción cualquier funcionamiento anómalo del tacógrafo imputable al transportista que no permita visualizar la información en él registrada o su impresión o transferencia electrónica en las condiciones legal o reglamentariamente establecidas.

6. El exceso superior al 20 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje en los períodos de descanso establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 197. 20.

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

8. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el tacógrafo o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en los apartados 22 ó 24 del artículo 197 o como leve por darse las circunstancias previstas en el apartado 5 del artículo 199.

9. La utilización en el tacógrafo de más de una hoja de registro durante una misma jornada por la misma persona, salvo cuando se cambie de vehículo y la hoja de registro utilizada en el tacógrafo del primer vehículo no se encuentre homologada para su utilización en el del segundo.

10. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del transporte terrestre, cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado

en el apartado 6 del artículo anterior, impliquen que dicha obstrucción deba ser calificada como infracción muy grave.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores, se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que no se aporte la documentación solicitada.

11. La carencia no significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración, cuando dicha infracción no deba ser calificada como muy grave conforme a lo establecido en el artículo 197.12, considerándose cometida una infracción por cada vehículo o conductor del que se acredite la carencia no significativa de hojas o datos.

12. La falta de anotación de alta, en el Registro a que hace referencia el artículo 53 de la LOTT, incumpliendo lo establecido en el artículo 53.3 del presente reglamento, por parte de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.

13. La realización de transportes privados careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 199.8.

Se considerará que carece de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 215.4.

14. La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle de conformidad con lo previsto en el artículo 197.1.

15. La connivencia en actividades de mediación no autorizadas o en la venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados en locales o establecimientos públicos destinados a otros fines. La responsabilidad corresponderá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.

16. La venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizados, sin perjuicio de calificar la infracción como muy grave, de conformidad con el artículo 197.1, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

17. El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros de uso general, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 197.15.5.

18. El reiterado incumplimiento injustificado superior a 15 minutos de los horarios de salida en las cabeceras de las líneas de servicios públicos regulares de transporte de viajeros de uso general.

19. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable a cuya cumplimentación se encuentren obligadas las empresas incluidas en el artículo 19, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o la falta de comunicación de su contenido a la

Administración, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 14, 22 ó 24 del artículo 197.

Especialmente se considerará constitutiva de esta infracción la carencia del preceptivo documento en que deban formularse las reclamaciones de los usuarios y la negativa u obstaculización a su uso por el público, la carencia de las hojas que, en su caso, conformen los correspondientes documentos y la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la Inspección del Transporte de las reclamaciones o quejas consignadas en dicha documentación.

20. El incumplimiento, por parte del destinatario al que se hubieran entregado la mercancías, de la obligación de ponerlas a disposición de una Junta Arbitral del Transporte, cuando sea requerido al efecto por dicha Junta en el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas para actuar como depositaria.

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

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

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

24. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas, cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

24.1 Transportar mercancías peligrosas incumpliendo las condiciones establecidas en la excepción o permiso excepcional para mercancías transportadas de forma distinta a la recogida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas.

24.2 No incluir en los documentos de acompañamiento o indicar inadecuadamente alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos.

24.3 No respetar las condiciones de aislamiento, estiba, protección o segregación de la carga reglamentariamente establecidas.

24.4 No realizar en las plantas cargadoras o descargadoras las comprobaciones que sean obligatorias, antes, durante y después de la carga.

24.5 Transportar viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.

24.6 Transportar mercancías peligrosas en vehículos de viajeros en cantidades no permitidas.

24.7 Carecer de los extintores que resulte obligatorio llevar en relación con el vehículo o la carga, o disponer de los mismos en condiciones que no permitan o garanticen su correcta utilización.

Se consideran incluidos en este apartado, aquellos supuestos en los que los extintores no estén provistos del correspondiente precinto, salvo que se acredite su buen funcionamiento o haya caducado el plazo para hacer su inspección.

24.8 Incumplimiento del equipamiento del vehículo o del conductor que resulte obligatorio conforme a la legislación española o internacional que en cada caso resulte de aplicación.

24.9 Carecer del certificado de limpieza de la cisterna en los casos que sea necesario.

24.10 Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes fuera de los plazos legalmente establecidos.

24.11 No proporcionar a los trabajadores que intervienen en el manejo de mercancías peligrosas la formación adecuada para prevenir riesgos ocasionales.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá: al transportista y al cargador o expedidor en su caso por la infracción del apartado 24.1; al cargador o expedidor en su caso por la infracción del apartado 24.2; al cargador o descargador, según el caso, por las infracciones de los apartados 24.3 y 24.4; al transportista por las infracciones de los apartados 24.5 a 24.8; al transportista y al cargador o descargador, en su caso, por la infracción contemplada en el apartado 24.9; a la empresa obligada a tener consejero de seguridad por las infracciones de los apartados 24.10 y 24.11.

25. El incumplimiento por los centros de formación de las condiciones exigidas a efectos de homologación como entidades o cursos de renovación del certificado de consejero de seguridad.

26. La realización de transportes de mercancías perecederas con vehículos que carezcan de la placa de certificación de conformidad.

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

Se entenderá incluida en este apartado la contratación por parte de las cooperativas de transportistas o sociedades de comercialización con transportistas no socios, fuera de los supuestos de colaboración legal o reglamentariamente establecidos.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, cuando quien actúa como cargador sea transportista, agencia de transportes, transitario, almacenista distribuidor, cooperativa de transportistas o sociedad de comercialización no se tendrá en cuenta el volumen mínimo de contratación global que en aquéllos se señala, considerándose cometida la infracción señalada en este apartado desde el primer transporte que se contrate con transportista o intermediario no autorizado.

28. 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 artículo 178, y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad.

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

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

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

Artículo 199.

De conformidad con lo establecido en el artículo 142 de la LOTT, se considerarán infracciones leves:

1. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro a que hace referencia el artículo 53 de la LOTT o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, con arreglo a lo que por la normativa en vigor se determine, salvo que dicha infracción deba ser calificada como grave conforme a lo establecido en el 198.12.

2. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes, en los porcentajes siguientes:

M.M.A.	Porcentaje de exceso total	Porcentaje de exceso sobre un eje
De hasta 10 Tm.	+ 15% hasta el 25%	+ 45% hasta el 50%
De más de 20 Tm.	+ 2,5% hasta el 6%	+ 20% hasta el 25%
De más de 10 Tm. a 20 Tm.	+ 5% hasta el 10%	+ 30% hasta el 35%
De hasta 10 Tm.	+ 6% hasta el 15%	+ 40% hasta el 45%

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 197.19.

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

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

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

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

Se equipara a la carencia de los referidos rótulos o avisos, aquellos supuestos en que por su ubicación o cualquier otra circunstancia relativa a su tamaño, legibilidad o redacción no resulte posible conocer su contenido por el público.

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

8. La realización de transportes públicos o privados o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para su otorgamiento, en el plazo máximo de 15 días contados desde la notificación del inicio del expediente sancionador.

9. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 197.1 y 198.13.

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

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

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

Asimismo, en el transporte de escolares y menores, el incumplimiento de las obligaciones sobre parada de vehículos en el centro escolar y acceso y abandono de los vehículos en los términos regulados en las normas sobre seguridad en esta clase de transportes.

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

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

15. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplimentar, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No se apreciará esta infracción cuando la misma concurra con la establecida en el artículo 198.22.

16. El incumplimiento por parte de las empresas que intervengan en la contratación y realización de transportes de mercancías peligrosas de las siguientes obligaciones:

16.1 Incluir en los informes anuales y partes de accidentes alguno de los datos exigibles por la normativa vigente.

16.2 Comunicar a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad, poseyéndolos.

16.3 Conservar por parte de las empresas de los informes anuales, durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

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

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

19. En el transporte de viajeros, la carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.

20. El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio establecidas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 40.2 y 41.1 de la LOTT, salvo que las normas en que se contengan dichas reglas considere expresamente su incumplimiento como infracción grave.

En todo caso, se considerará constitutivo de la infracción tipificada en este apartado el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

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

20.2 Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.

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

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

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

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

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

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

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

21. La realización de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor con vehículos que lleven publicidad o signos externos identificativos, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

22. La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 197. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

A los efectos señalados en el presente apartado constituirá una infracción independiente cada uno de los transportes que se realicen una vez superados los porcentajes máximos permitidos.

No se apreciará esta infracción en relación con los servicios de transporte regular 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 correspondiente título concesional o autorización especial, deban estar adscritos a su realización.

23. La realización de transporte de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

23.1 No llevar a bordo del vehículo los documentos obligatorios relativos al mismo, poseyéndolos.

23.2 Carecer el vehículo de las placas de identificación de características, cuando sean exigibles o llevarlas ilegibles, deterioradas o careciendo de alguna de las menciones esenciales, así como llevar paneles o etiquetas de peligro cuando ello no resulte exigible.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

24. La realización de transporte de mercancías perecederas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

24.1 No llevar a bordo del vehículo los documentos obligatorios relativos al mismo, poseyéndolos.

24.2 No llevar en el vehículo las marcas de identificación e indicaciones reglamentarias o llevarlas en lugares distintos a los establecidos.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

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

Artículo 200.

1. Tendrán la consideración de infracciones independientes las que se cometan en relación con distintas expediciones, aún cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos.

No obstante, tratándose de servicios de transporte regular, cuando el incumplimiento de que se trate guarde relación directa con la actividad administrativa desarrollada en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podría haber sido corre-

gido hasta el regreso de éste a la sede empresarial de la que inicialmente partió, dicho incumplimiento se considerará constitutivo de una sola infracción, aunque se hubiera mantenido durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, en aquellas expediciones en que la tripulación del vehículo esté formada por más de un conductor, los posibles incumplimientos en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores cometidos por cada uno de ellos constituirán infracciones independientes.

Capítulo III
Sanciones

Artículo 201.

1. De conformidad con lo establecido en el artículo 143 de la LOTT, las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los apartados 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 199.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los apartados 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 del artículo 199.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra a) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en este reglamento en los doce meses anteriores.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 199.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra b) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en este reglamento en los doce meses anteriores.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados 25, 26, 27, 28, 29 y 30 del artículo 198.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra c) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en este reglamento en los doce meses anteriores.

e) Se sancionarán con multa de 1.001 a 1.500 euros las infracciones previstas en los apartados 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 198.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra d) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía

administrativa, por la comisión de otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en este reglamento en los doce meses anteriores.

f) Se sancionarán con multa de 1.501 a 2.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del artículo 198.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra e) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en este reglamento en los doce meses anteriores.

g) Se sancionará con multa de 2.001 a 3.300 euros las infracciones previstas en los apartados 24, 25 y 26 del artículo 197.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra f) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en este reglamento en los doce meses anteriores.

h) Se sancionará con multa de 3.301 a 4.600 euros las infracciones previstas en los apartados 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 197.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra g) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en este reglamento en los doce meses anteriores.

i) Se sancionarán con multa de 4.601 a 6.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del artículo 197.

En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en la letra h) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en este reglamento en los doce meses anteriores.

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

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 198.31 y 199.25, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en las letras d), e) y f) y a) b) y c).

2. La comisión de la infracción prevista en el apartado 2 del artículo 197 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 3 del artículo 197 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de tantas autori-

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

La comisión de la infracción prevista en el apartado 4 del artículo 197, llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de cuantas autorizaciones, licencias o copias certificadas de idéntica clase a la utilizada fuese titular el transportista a cuyo nombre fue expedida por la Administración.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 5 del artículo 197 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de uso general de nueva creación en el plazo de cinco años. Tampoco podrá la empresa inhabilitada tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titularidad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.

La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1 y 8 del artículo 197 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan, y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

Cuando en la comisión de la infracción prevista en el apartado 10 del artículo 197, hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización.

3. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8, 10, 19 ó 20 del artículo 197, 4 ó 6 del artículo 198, o bien alguno de los excesos en el tiempo de conducción tipificados en el apartado 3 del artículo 199, siempre que en este último supuesto la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, los miembros de la inspección del transporte terrestre o agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias, así como los gastos que dicha inmovilización pueda ocasionar. Si se negara a satisfacerlos quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquellos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

En idénticos términos se procederá en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el tacógrafo durante la realiza-

ción de un transporte y la empresa hubiese incumplido la obligación de llevar a bordo otras de repuesto, así como en aquéllos en que hubiese retirado la tarjeta del conductor para el referido aparato.

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

Cuando el transportista no subsane los hechos que dieron lugar a la inmovilización del vehículo en el plazo de 15 días, el órgano competente para iniciar el expediente sancionador podrá ordenar su traslado desde el lugar en que inicialmente se hubiese inmovilizado a otro en el que quedará depositado hasta la subsanación de los referidos hechos. Los gastos que puedan ocasionarse por el traslado y depósito del vehículo serán por cuenta del titular de la autorización a cuyo amparo estuviese realizando transporte o, en su defecto, del titular del vehículo, el cual deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la recuperación del vehículo.

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

4. Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con este reglamento, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 15 ó 16 del artículo 197, podrá acordar la caducidad de la concesión o autorización especial de que se trate con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 17 ó 18 del artículo 197, podrá dar lugar a la pérdida de validez de cuantas autorizaciones sea titular el infractor.

A los efectos previstos en este apartado se considerará que existe incumplimiento reiterado cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un período de un año de tres o más infracciones de carácter muy grave por vulneración de las circunstancias previstas en los apartados 15, 16, 17 ó 18 del artículo 197.

5. La comisión de infracciones muy graves, de forma reiterada, por personas que no acrediten su residencia en territorio español, con independencia de las sanciones previstas en la legislación comunitaria, podrán dar lugar a la prohibición de entrada en territorio español durante un período de cinco años. Se considerará, a estos efectos, que existe incumplimiento reiterado, cuando la citada persona haya sido sancionada mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión, en un período de dos años, de cinco o más infracciones de carácter muy grave.

Cuando las sanciones impuestas a personas que no acrediten su residencia en territorio español mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en perío-

do voluntario, se podrá proceder, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, a su venta en pública subasta, en la forma que establezca el Ministro de Fomento, quedando el dinero obtenido afecto al pago del importe de la sanción, de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, así como a los gastos que pudieran haberse producido como consecuencia de lo establecido en el último párrafo del apartado 3 anterior. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona denunciada.

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

7. 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.

Artículo 202.

1. La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 197 en el espacio de un año, conllevará la inhabilitación del infractor durante un período de tres años para ser titular de cualquier clase de concesión, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones, autorizaciones o licencias. Durante dicho período, tampoco podrá el así inhabilitado aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte.

La mencionada inhabilitación llevará aparejada la caducidad de cuantas concesiones y la pérdida de validez de cuantas autorizaciones y licencias fuese titular la empresa infractora, con carácter definitivo.

Para que se produzca el supuesto de reincidencia señalado en este artículo las sanciones tenidas en cuenta deberán haber sido impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa. El período de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquél en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones.

2. En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los apartados 10 u 11 del artículo 197, ó 1.1, 1.2 y 5 del artículo 198, a la notificación del inicio del expediente sancionador se acompañará un requerimiento para que, en el plazo de un mes, el titular de la actividad acredite haber subsanado la deficiencia constitutiva de la infracción de que se trate y, cuando así no lo hiciere, se procederá a incoar un nuevo expediente sancionador, que se tramitará independiente del anterior, por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 197.7.

3. A efectos de la determinación de los supuestos de reincidencia o habitualidad contemplados en este reglamento, se computarán todas las sanciones impuestas mediante resolución que hubiera puesto fin a la vía administrativa, sea cual fuere la autoridad o Administración competente que las hubiera dictado.

Capítulo IV
Procedimiento sancionador

Artículo 203.

1. No se impondrá sanción alguna por las infracciones a los preceptos de la LOTT sino en virtud de procedimiento instruido conforme a las normas del presente capítulo, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto.

2. Las infracciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán, en el plazo de un año, de conformidad con las condiciones establecidas en la referida Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Las sanciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán en los plazos y condiciones establecidos en dicha Ley.

Artículo 204.

La competencia para resolver los procedimientos sancionadores previstos en el presente título corresponderá, según los casos, a las comunidades autónomas a las que les esté atribuida de conformidad con lo previsto en la normativa vigente en relación con los transportes terrestres, a los Subdelegados del Gobierno de la provincia en que se haya cometido la infracción cuando derive de una inspección o control en frontera de transportes internacionales o a los órganos centrales de la Administración del Estado a los que le esté expresamente conferida.

Cuando la competencia corresponda a las comunidades autónomas, la incoación, instrucción y resolución se realizarán por los órganos que determine su normativa aplicable.

En los supuestos en que la competencia para resolver los procedimientos sancionadores esté atribuida a los Subdelegados del Gobierno, la incoación e instrucción corresponderá a los órganos que integran las áreas funcionales del Ministerio de Fomento.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de la competencia de la Dirección General de Transportes por Carretera para tramitar y resolver los procedimientos incoados por los servicios directamente dependientes de la misma imponiendo las sanciones que, en su caso, correspondan. En este supuesto, será competente para resolver los procedimientos sancionadores el Director General. La incoación e instrucción de los procedimientos corresponderá a los órganos y unidades que integran la Subdirección General de Inspección de los Transportes por Carretera.

Artículo 205.

El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en este reglamento se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o ya sea como consecuencia de orden superior, de actas o informes suscritos por los servicios de inspección, de la petición razonada de otros órganos o por denuncia.

El plazo máximo en que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha de iniciación del procedimiento. En el supuesto de no haberse notificado la resolución del procedimiento en dicho plazo, se producirá la caducidad del mismo, debiendo dictarse, en todo caso, resolución expresa de caducidad del expediente.

Artículo 206.

Las denuncias de particulares, instituciones o asociaciones habrán de formularse por escrito al órgano competente.

Dichas denuncias no vincularán al órgano competente acerca de la posible incoación de un procedimiento sancionador, si bien deberá comunicar al denunciante su decisión al respecto.

Artículo 207.

1. En toda denuncia formulada por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte terrestre, así como en las actas o informes suscritos por los Servicios de Inspección habrá de consignarse una sucinta exposición de los hechos; la matrícula del vehículo que, en su caso, hubiese intervenido en aquéllos; la identidad de la persona o personas presuntamente responsables de la infracción; la identidad, condición y destino del denunciante, que podrá realizarse a través de su número de registro personal, así como aquellas otras circunstancias y datos que contribuyan a determinar el tipo de infracción.

2. En las denuncias formuladas por particulares deberán constar además de los datos señalados en el apartado anterior, el nombre y apellidos, domicilio, número de documento nacional de identidad, o del documento equivalente en el caso de extranjeros.

Cuando se trate de denuncias formuladas en nombre de sociedades, asociaciones o instituciones, los datos indicados en el párrafo anterior se referirán al representante de las mismas que suscriba el escrito, debiendo hacer constar también el nombre de la persona jurídica representada, así como su domicilio y el código de identificación fiscal o de otro Registro en que legalmente deban estar inscritas.

Artículo 208.

Cuando en las actas o informes de los Servicios de Inspección o en las denuncias formuladas se observe la existencia de hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial, se pondrán en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate.

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, deberán devolver el expediente al órgano competente en materia de transporte para que continúe la instrucción del expediente.

Artículo 209.

Con anterioridad a la iniciación del procedimiento sancionador, el órgano administrativo competente para su instrucción llevará a cabo de oficio cuantas actuaciones resulten adecua-

das para la determinación, conocimiento y comprobación de los hechos en virtud de los cuales haya de dictarse la resolución, pudiendo, en su caso, acordar el archivo de las actuaciones cuando de éstas no se derivara responsabilidad.

A tal fin, y con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este capítulo, deberán consultarse, en todo caso, los antecedentes obrantes en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Artículo 210.

Recibida la información del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, el instructor designado al efecto 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; de la identidad del propio instructor del procedimiento, con expresión del régimen de recusación, y de la del órgano competente para resolver el procedimiento sancionador y la norma que le atribuye tal competencia; advirtiéndole que dispone de un plazo de quince días para manifestar lo que a su derecho convenga, aportando o proponiendo las pruebas de que, en su caso, intente valerse.

A efectos de notificaciones se considerará domicilio del denunciado aquél que expresamente haya indicado y, en su defecto, tratándose de empresas de transporte o de actividades auxiliares y complementarias del transporte el que figure en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, o tratándose de otro tipo de empresas el que figure en el Registro o Registros en que legalmente deban estar inscritas.

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 15 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 25 por ciento.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 213, el pago de la sanción con la reducción del 25 por ciento implicará la conformidad con los hechos denunciados, la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.

Artículo 211.

Se dará traslado al denunciante de las alegaciones del denunciado, salvo que no aporten datos nuevos o distintos de los inicialmente constatados por el propio denunciante, para que informe en el plazo máximo de quince días. De no emitirse el citado informe en plazo, podrán proseguirse las actuaciones como corresponda. Si tales alegaciones se formularan en procedimiento 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.

Cuando así resulte necesario para averiguar o calificar correctamente los hechos o para determinar las posibles responsabilidades, el instructor acordará la apertura de un período de prueba. No obstante, podrá rechazar de forma motivada la realización de aquellas pruebas que hubiesen propuesto el denunciado u otros interesados en el procedimiento cuando considere que resultan improcedentes para determinar el alcance de los hechos denunciados o la posible responsabilidad de los sujetos intervinientes.

Artículo 212.

Ultimada la instrucción del procedimiento, el órgano instructor formulará propuesta de resolución, que se notificará al interesado para que, en el plazo de quince días, pueda presentar las alegaciones, documentos e informaciones que estime pertinentes. No obstante, se podrá prescindir de dicha notificación cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta en la resolución otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por el propio interesado, siempre que en la notificación de la iniciación del expediente se hubiese advertido a éste que, de no efectuar alegaciones, dicha iniciación podría ser considerada propuesta de resolución.

Practicada, en su caso, la audiencia al interesado, el órgano instructor elevará la propuesta de resolución al órgano que legal o reglamentariamente tenga atribuida la competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

Cuando así se considere oportuno para garantizar la eficacia de la resolución sancionadora, ésta podrá suspender, cautelarmente y de forma expresa, el derecho del sancionado a transmitir los títulos habilitantes para la realización de transporte y los vehículos de que sea titular durante el tiempo que resulte estrictamente necesario para ello.

Artículo 213.

1. El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la terminación del procedimiento, debiendo señalarse así en la correspondiente resolución sancionadora. No obstante, en aquellos supuestos en que la sanción lleve aparejadas consecuencias no pecuniarias en aplicación de lo dispuesto en los artículos 201 y 202, deberá continuarse el procedimiento hasta su terminación por cuanto se refiere a tales consecuencias, dictándose en ese momento la oportuna resolución referida al contenido total de la sanción.

2. La resolución del procedimiento sancionador se notificará al denunciado, el cual podrá interponer recurso de alzada contra aquélla dentro del plazo de un mes, contado a partir del día de la notificación.

Dicho recurso de alzada será resuelto por el Delegado del Gobierno del que dependan, en el caso de sanciones impuestas por los Subdelegados del Gobierno, y por el Secretario General de Transportes cuando lo hayan sido por el Director General de Transportes por Carretera, o por el órgano que en cada caso corresponda cuando se trate de sanciones impuestas por una comunidad autónoma.

3. Las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Artículo 214.

Los órganos de las distintas Administraciones Públicas 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, con objeto de que se realice su anotación en éste.

El plazo de treinta días mencionado en el párrafo anterior comenzará a contarse a partir del día en que se dictó la resolución sancionadora que puso fin a la 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 documento nacional de identidad o código de identificación fiscal, en su caso; matrícula del vehículo, en su caso; fecha de la infracción; breve exposición de los hechos sancionados y preceptos infringidos, así como la sanción impuesta; fecha de la resolución sancionadora y en la que se puso fin a la vía administrativa, y todos aquellos datos que se consideren necesarios. La información del Registro relativa a infracciones y sanciones estará a disposición de todas las Administraciones Públicas a las que afecte o interese.

Artículo 215.

1. Las sanciones pecuniarias habrán de ser satisfechas en el plazo de quince días contados a partir del día siguiente a aquel en que se dictó la resolución que puso fin a la vía administrativa.

2. La ejecución de las resoluciones sancionadoras se llevará a efecto según lo dispuesto en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo Común y en el Reglamento General de Recaudación.

3. Las sanciones no pecuniarias serán ejecutadas por el órgano competente a partir de la fecha en que se dictó la resolución correspondiente que puso fin a la vía administrativa.

4. El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en el presente reglamento, impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte interior o internacional por carretera o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, así como para la realización del visado, la transmisión o la modificación de cualquiera de aquellos de que ya fuera titular el infractor.

Asimismo, dicho pago será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

5. La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

Artículo 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 momento de la denuncia, en concepto de depósito, en moneda de curso legal en España o de cualquier otro país respecto al que en España exista tipo oficial de cambio o mediante tarjeta de crédito, sin que por ello deba efec-

tuarse 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 aquélla 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 un mes a partir del día siguiente al de la notificación para formular alegaciones y aportar las pruebas que estime pertinentes.

Cuando intentada la notificación en el domicilio del denunciado ésta no hubiera podido practicarse, dicha notificación se remitirá al departamento ministerial competente en materia de transportes del país en que resida para que le dé traslado, considerándose así realizada definitivamente la notificación.

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 momento de la denuncia, se le permitirá, de acuerdo con lo que en su caso determine el Ministerio de Fomento, que señale persona o entidad que constituya caución suficiente y, de no lograrse ésta, el agente denunciante procederá a la inmovilización del vehículo. La inmovilización se realizará en un lugar que reúna las condiciones de seguridad suficientes y que garantice la efectividad de la medida tomada. Serán de aplicación en relación con dicha inmovilización las mismas reglas previstas en el apartado 3 del artículo 201 de este reglamento.

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 201.3 antes citado.

CAPÍTULO V
Precintados

Artículo 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.

Artículo 218.

1. Cuando el vehículo a precintar 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 precintar se encuentre residenciado fuera del territorio de su competencia, el órgano sancionador podrá dirigirse al Gobierno Civil de las 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.

Artículo 219.

1. Los Gobernadores Civiles competentes por razón del lugar donde se encuentre residenciado el vehículo a precintar 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 Subdelegado del Gobierno o el órgano que tenga atribuida la competencia en la comunidad autónoma requerirá al sancionado para que, en un plazo no superior a ocho días, comunique el lugar en que se encuentra en esos momentos el vehículo a precintar, 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 su localización y precintado en el lugar en que se encuentre por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte en carretera, considerándose ello, además, infracción muy grave, de conformidad con lo establecido en el artículo 140.6 de la LOTT y 197.6 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 Subdelegado del Gobierno 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 apartado, 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 Subdelegado del Gobierno. Cuando dicho órgano no coincidiera con el que hubiera instado el procedimiento de precintado, la referida falta se notificará a éste, asimismo, por el Subdelegado del Gobierno.

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.

Artículo 220.

La realización del precintado del vehículo y/o de la clausura del local, se comunicará por el órgano que la lleva 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.

Artículo 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 períodos 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 de 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.

Capítulo VI
Documentos de control

Artículo 222.

Los vehículos destinados a la realización de transporte por carretera deberán tener instalado y llevar en funcionamiento durante su prestación el tacógrafo, el limitador de velocidad, así como otros mecanismos o instrumentos de control reglamentariamente exigidos o que resulten obligatorios de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa directamente aplicable en la Unión Europea.

Durante la realización de los servicios y actividades reguladas en este reglamento, deberán llevarse a bordo del vehículo, debidamente cumplimentados, los documentos de control administrativo que, en su caso, se establezcan. En los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

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

Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en este reglamento deberán cumplimentar y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca a los efectos previstos en el artículo 19, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se establezca.

A efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

TÍTULO VII
Establecimiento, construcción y explotación de transportes ferroviarios

CAPÍTULO PRIMERO
Cuestiones generales

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 correspondiente vehículos estén amparados por autorizaciones de transporte discrecional, cuyo ámbito cubra el del recorrido del transporte a realizar.

CAPÍTULO II

Establecimiento y construcción de ferrocarriles de transporte público

Sección 1.ª Establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias. Cuestiones generales

Artículo 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).

Artículo 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 previsibles 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.

Artículo 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 período 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.

Artículo 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 aquéllas 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.

Artículo 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 Em-

presa que haya solicitado la construcción. Dicha constatación implicará la no iniciación o finalización, en su caso, del procedimiento tendente al referido establecimiento o ampliación.

Artículo 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.

Artículo 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.º 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.º Cuando las Comunidades Autónomas expresen su oposición al proyecto, en el trámite a que se refiere el artículo 228.1.

Artículo 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.ª Construcción de ferrocarriles de transporte público

Subsección 1.ª Cuestiones generales

Artículo 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.

Artículo 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 estar protegidos con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 de este artículo.

2. Los órganos administrativos competentes sobre los correspondientes ferrocarriles y carreteras, así como las entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria, procederán, en los plazos que las disponibilidades presupuestarias permitan y conforme a los convenios que, en su caso, pudieran establecerse a dicho efecto, a la supresión de los pasos a nivel existentes y, en su caso, a su sustitución por cruces a distinto nivel, cuando, de las características de los mismos se desprenda que dicha supresión resulta 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 1.500.

A los efectos de lo dispuesto en este Reglamento y 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).

3. El Ministerio de Fomento, directamente o a través de las entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria, con el objeto de preservar y mejorar la seguridad de los usuarios de las carreteras y caminos y del ferrocarril, podrá realizar la reordenación de pasos a nivel, así como la de sus accesos, tanto de titularidad pública como privada, garantizando en este último caso el acceso al predio servido mediante la concentración de aquéllos y, en su caso, supresión de los que no resulten estrictamente imprescindibles.

En el procedimiento tendente a la adopción del correspondiente acuerdo deberá recabarse informe de los organismos o entidades competentes sobre las carreteras o caminos afectados. El informe solicitado deberá ser emitido en el plazo de un mes. Transcurrido este plazo y un mes más sin que dicho informe se produzca, se entenderá que los organismos o entidades consultados están conformes con la propuesta formulada.

El órgano o entidad que apruebe la reordenación de los pasos a nivel, podrá establecer un régimen de financiación del coste de las obras necesarias que implique una mayor participación en el mismo de su parte, o de sus órganos o entidades tuteladas, a la que le correspondería por aplicación de las reglas generales establecidas en el apartado 5 de éste artículo.

4. Los pasos a nivel que resulten subsistentes conforme a la aplicación de lo preceptuado en los párrafos anteriores, deberán contar con los sistemas de seguridad y señalización adecuados para garantizar su seguridad, de acuerdo con las reglas que, en función de sus diversas características, establecerá a tal efecto el Ministro de Fomento, previo informe del del Interior, y que regularán las distintas clases de protección para los pasos a nivel. En las citadas reglas se tendrán en cuenta las características de la circulación y la visibilidad de los pasos a nivel, así como, en su caso, cualquier otra circunstancia de éstos susceptible de afectar a la seguridad de su cruce.

5. La supresión de pasos a nivel, su reordenación o, en su caso, la instalación de los sistemas de protección de pasos a nivel, a que se refieren los apartados 2, 3 y 4 de este artículo, respectivamente, 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 apartado 2, tiene un valor igual o superior a 250, 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 apartado 2, es igual o superior a 6. En caso de darse simultáneamente ambos supuestos anteriores, el coste de la obra se repartirá por mitades entre los referidos 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 que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria.

Cuando la supresión de pasos a nivel o la adopción de las medidas que, en su caso, resulten necesarias, se deban a modificaciones o mejoras en la carretera o en la vía férrea, el coste de las obras a realizar será por cuenta exclusiva del organismo o entidad que tenga a su cargo la infraestructura cuya modificación provoque la correspondiente actuación sobre el paso a nivel.

Por cuanto se refiere al coste ocasionado por las obras de supresión o protección de los pasos a nivel, así como las de reordenación de sus accesos, las de establecimiento de nuevos cruces a distinto nivel o las de instalaciones y mejoras de sus necesarias protecciones, en las que no concurra ninguna de las circunstancias anteriormente mencionadas, correrá a cargo del Organismo o Entidad que las promueva.

6. Lo preceptuado en el apartado anterior se entenderá sin perjuicio de aplicar un régimen diferente cuando así resulte de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran concluir entre sí las Administraciones competentes, los organismos o entidades citados o cualesquiera otros que pudieran encontrarse interesados en la materia. Dichos convenios podrán asimismo regular las aportaciones de las partes en el vallado de las líneas e instalaciones ferroviarias en zona urbana y su conservación y vigilancia.

7. La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel, así como de las obras necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos, incluida la mejora de su visibilidad, llevará aneja la declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación a efectos de la expropiación de los terrenos que pudieran ser necesarios con motivo de dichas actuaciones de pasos a nivel.

Las referidas obras, por constituir obras públicas de interés general, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley de Carreteras y el artículo 74 de la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, y tienen el carácter de obras de conservación, entretenimiento y reposición de instalaciones ferroviarias y la consideración de obras inaplazables, a efectos de lo previsto en el artículo 179 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

8. Cuando de conformidad con lo establecido en los apartados anteriores, proceda realizar cualquier actuación ferroviaria que afecte a las condiciones técnicas de vialidad de las carreteras con las que el ferrocarril se cruce, deberá solicitarse informe del organismo competente sobre la misma a fin de que éste determine las condiciones técnicas que juzgue precisas para realizar las obras correspondientes y, recíprocamente, el organismo competente sobre el transporte ferroviario deberá emitir informe estableciendo las condiciones técnicas que estime necesarias en todas aquellas obras de carretera que afecten a las condiciones de vialidad del ferrocarril.

En todo caso, no podrá autorizarse definitivamente la remodelación de carreteras o caminos en su cruce sobre vías férreas, sin obtener previamente la correspondiente autorización del organismo o entidad que tenga a su cargo la infraestructura ferroviaria.

9. 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 tráficos o personas distintas o para fines diferentes de los comprendidos en aquélla.

Los órganos competentes podrán, de oficio o a propuesta de las entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria, 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 aquélla.

Artículo 236.

1. La construcción o ampliación de las líneas ferroviarias de transporte público podrá realizarse:

a) 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.

b) Por RENFE, de acuerdo con los programas de actuación aprobados por el Gobierno.

c) Por Empresas privadas o mixtas, cuando, de conformidad con lo previsto en el apartado b) del punto 3 del artículo 157 de la LOTT, aquéllas 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 preverán 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 los 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 2ª Regulación de la construcción de líneas ferroviarias realizada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones

Artículo 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.

Artículo 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 hubieran 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.

Artículo 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

Artículo 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.

Artículo 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 4ª Regulación de la construcción por Empresas privadas o mixtas que lleven a cabo la misma y la posterior explotación del servicio

Artículo 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.

Artículo 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 previsto 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 3ª del capítulo III de este título.

Artículo 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 aquéllas 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 concurran en las distintas ofertas, y en las Empresas que las formulen, debiendo establecerse con carácter general, o en los pliegos de condiciones, criterios de valoración específicos.

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.

Artículo 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.

Artículo 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.ª 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

Artículo 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.ª Recepción de las obras y autorización para la puesta en explotación

Artículo 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 la 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.

Artículo 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.

Capítulo III

Explotación de ferrocarriles de transporte público

Sección 1.ª Proocedimientos de explotación

Artículo 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 Transporte, 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, autorización de la Administración, las ampliaciones, construcción de variante 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

Artículo 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, aún 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.

Artículo 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 cautelar 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 de un determinado modo de transportes distinto al ferroviario de transportes que complementen al que ella realiza por ferrocarril.

Artículo 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.

Artículo 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 en 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 del 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 concurran motivos económicos o sociales ligados a las peculiaridades de los tráficos ferroviarios a que se apliquen que así lo justifiquen.

Artículo 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, sí considerase exclusivamente su propio interés comercial.

Cuando se realice la imposición de obligaciones de servicio público, ya consistan las mismas en reducciones o bonificaciones tarifarias o en la prestación de servicios o realización de actividades económicamente no justificados, 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.

Artículo 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 económica de la explotación que en su caso resulten necesarias, conforme a los compromisos de gestión establecidos en el Contrato-Programa.

Artículo 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 las 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 el artículo 187 de la LOTT se prevé.

Sección 3.ª Explotación indirecta por empresa privada o mixta

Artículo 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 pro-

cedimientos 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.

Artículo 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 correspondiendo 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.

Artículo 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 siguiente extremos:

a) Los servicios base que se hayan de prestar.

b) La clase y características del material que se haya de aportar.

c) Las funciones de mantenimiento y conservación que se hayan de realizar.

d) El canon concesional que, en su caso, haya de satisfacerse a la Administración como compensación de los gastos de construcción.

e) El plazo de duración.

f) La subvención o cualquier otro régimen de apoyo público que en su caso se establezca.

g) La fianza que haya de constituirse como garantía.

h) Las demás circunstancias que configuren las 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.

Artículo 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 concurran en cada una de ellas y en las Empresas que las formulen, sin atender exclusivamente al contenido económico de aquéllas, 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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 solo 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.

Artículo 267.

1. Los titulares de las concesiones a que se refiere el artículo anterior tendrán las siguientes obligaciones:

a) Observar las normas que, respecto al servicio, su calidad o seguridad, dicte la Administración.

b) Respetar los límites tarifarios establecidos.

c) Cumplir y hacer cumplir las normas de policía de ferrocarriles.

d) Facilitar el control e inspección por parte de la Administración.

e) 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.ª Otras formas de explotación indirecta

Artículo 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.ª Ferrocarriles de transporte privado

Artículo 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 y 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.

Artículo 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.

Artículo 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 un 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.

Artículo 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, pu-

diendo en este último caso se 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.

Artículo 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.ª Construcción y explotación de apartaderos de titularidad privada que complementan ferrocarriles de transporte público

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

TÍTULO VIII
Policía de Ferrocarriles

CAPÍTULO PRIMERO
Disposiciones generales

Artículo 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.

Artículo 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.

Capítulo II
Delimitación de los terrenos inmediatos al ferrocarril

Artículo 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 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 de 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.

Artículo 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.

Artículo 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.

Capítulo III
Limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril

Artículo 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.

Artículo 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 cuál 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.

Artículo 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.

Artículo 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 cuál 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.

Artículo 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. El organismo o entidad que tenga a su cargo la infraestructura ferroviaria podrá ordenar la tala del referido arbolado o la remoción de los obstáculos por razones de seguridad. En el caso de que dicha orden no sea atendida en el plazo de un mes, el organismo o entidad competente podrá

ejercitar las actuaciones de ejecución forzosa previstas en la legislación de procedimiento administrativo y, especialmente, la de ejecución subsidiaria.

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 el vallado de la zona adyacente y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquéllos conlleve la necesidad de cruzar una línea férrea o dé origen al riesgo de provocar en la práctica dicho cruzamiento. La mencionada construcción y, en su caso, supresión, será costeada por el 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.

Artículo 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, aún 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 estos 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.

Artículo 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.

Artículo 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 discurra 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.

Artículo 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.

Capítulo IV
Entrada y tránsito de personas y vehículos en las líneas férreas

Artículo 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.

Capítulo V
Prohibiciones y obligaciones en la utilización de los transportes ferroviarios

Artículo 293.

1. Queda prohibido a los usuarios del ferrocarril:

1.º Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los coches.

2.º Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas previstos para uso exclusivo del personal de la empresa explotadora.

3.º Hacer uso sin causa justificada de los mecanismos de parada de los trenes.

4.º Permanecer en las instalaciones ferroviarias fuera del horario en que esté prevista su utilización por los usuarios.

5.º 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.º Abandonar el tren o subir al mismo, salvo causa justificada, fuera de las paradas establecidas al efecto.

7.º Subir al tren o bajar del mismo, estando éste en movimiento.

8.º Penetrar en las cabinas de conducción de los trenes, locomotoras u otros lugares del material motor, rodante o instalaciones reservadas para uso exclusivo de los agentes ferroviarios o personas autorizadas.

9.º Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.

10.º 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.º 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.º 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.º 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.

Artículo 294.

Queda prohibido:

1.º Manipular o destruir cualquier elemento del ferrocarril directamente relacionado con la normal y segura circulación.

2.º Manipular o destruir, de forma directa o indirecta, cualquier obra o instalación fija o móvil, o cualquier elemento funcional del ferrocarril.

3.º 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.º Cualquier acto que pueda representar peligro para la seguridad del ferrocarril, sus usuarios, empleados, medios e instalaciones de todo tipo.

Capítulo VI
Régimen sancionador

Artículo 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 aquel 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 articulo 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 daños 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.

Artículo 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 consideraran 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.

Artículo 297.

1. La competencia para resolver los procedimientos sancionadores previstos en el artículo 295 del presente Reglamento corresponderá a los Gobernadores civiles o Delegados del Gobierno con competencia en la provincia en la que se haya cometido la infracción de que se trate. La competencia para resolver los procedimientos sancionadores previstos en el artículo 296 corresponderá al Director general del Transporte Terrestre.

La incoación e instrucción de dichos procedimientos sancionadores queda atribuida a los órganos y unidades de los respectivos servicios territoriales del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, sin perjuicio de que el Gobernador civil, Delegado del Gobierno o Director general del Transporte Terrestre pueda encomendarlas a otro órgano, los cuales elevarán al correspondiente Gobernador civil o Delegado del Gobierno o, en su caso, al Director general del Transporte Terrestre, la pertinente propuesta de resolución.

2. Contra las resoluciones administrativas de los procedimientos sancionadores podrá interponerse recurso ordinario en el plazo de un mes, contado a partir del mismo día de la notificación de aquéllas. Los recursos, cuando se trate de resoluciones de los Gobernadores civiles o Delegados del Gobierno, serán resueltos por el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Si hubiera correspondido al Director general del Transporte Terrestre la resolución del procedimiento sancionador, el recurso será resuelto por el Secretario general para los Servicios de Transportes.

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 efecto 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.

Artículo 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 cómputo y la interrupción de la prescripción se regularán por lo establecido en el artículo 132 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Los plazos de prescripción se entenderán sin perjuicio de que, aunque hayan transcurrido los mismos, pueda exigirse el cese de la situación ilegal.

Artículo 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 formule a los órganos competentes para la incoación de los correspondientes procedimientos sancionadores.

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:

- Instalaciones de remonte acordes con las características de la estación.

- Pistas adecuadas para la práctica del esquí y demás deportes de nieve y montaña.

- Maquinaria para el acondicionamiento y mantenimiento de las pistas.

- Suministros de agua y de energía eléctrica e instalaciones de saneamiento y de eliminación de basuras.

- Servicio telefónico conectado a la red nacional o, en su defecto, enlace radiotelefónico con punto de escucha permanente.

- Servicios de información general de la estación y de seguridad en las pistas.

- Puesto de socorro con equipo de primeros auxilios y medios de salvamento y de evacuación.

- Instalaciones de refugio y/o de hostelería.

- Instalaciones para recepción, taquillas, oficinas administrativas y talleres.

- Aparcamientos de vehículos y medios para mantenerlos en condiciones de utilización.

- 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/l964, 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 discurran sobre la superficie o por debajo de la misma, así como a los que discurran por un solo raíl, 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 pecuniarias 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 discurran íntegramente 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 autorizado 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 danos 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 rea-

lizando 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 especifica 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.

DISPOSICIÓN SOBRE DEROGACIONES Y VIGENCIAS*

* No se incluye la tabla de derogaciones y vigencias contenida originariamente en este Reglamento por haberse producido numerosas derogaciones y aprobaciones desde su entrada en vigor. Véase al final la relación actualizada de dichas normas y los artículos modificados por ellas.

ANEXO

(El Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, incorpora cinco Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y una Disposición Final cuyo contenido se incluye en este Anexo)

Disposición transitoria primera. ***Procedimientos ya iniciados.***

Los procedimientos tendentes al otorgamiento, modificación o transmisión de títulos habilitantes para la realización de transporte de viajeros o mercancías que se hubiesen iniciado antes de la fecha de entrada en vigor del presente real decreto, se tramitarán y resolverán conforme a las reglas y procedimientos hasta ese momento vigentes.

A tal efecto, únicamente se podrán considerar iniciados aquellos procedimientos en que al menos la solicitud del interesado hubiera sido registrada antes de la referida fecha de entrada en vigor.

Disposición transitoria segunda. ***Títulos concesionales.***

Los documentos en que se encuentren formalizados los actuales títulos habilitantes para la realización de transportes públicos regulares de viajeros permanentes de uso general conservarán su validez.

No obstante, a partir de la entrada en vigor de este real decreto, deberá formalizarse en documento administrativo la modificación de las condiciones recogidas en dichos títulos habilitantes en todos aquellos casos en que, de conformidad con lo que en él se dispone, así resulte preceptivo.

Disposición transitoria tercera. ***Extinción de determinadas concesiones.***

La Dirección General de Transportes por Carretera y los titulares de concesiones cuyo plazo de vigencia expire, por aplicación de lo dispuesto en el apartado 4 de la disposición transitoria segunda de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto podrán acordar que se adelante la extinción de la concesión hasta cuatro años respecto de la fecha en que así correspondería por aplicación de lo establecido en el mencionado precepto.

En dicho supuesto, el referido concesionario podrá, no obstante lo dispuesto en el artículo 95.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, participar en el concurso que, en su caso, se convoque para el otorgamiento de una nueva concesión destinada a

cubrir idénticos o similares servicios a los que venía prestando la extinta, conservando los derechos que le correspondían en virtud de los dispuesto en el artículo 74.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y 73.3 de su reglamento.

Idéntica regla será de aplicación a las concesiones resultantes de una unificación en la que al menos una de las concesiones unificadas fuese consecuencia de la convalidación regulada en el mencionado apartado 4 de la disposición transitoria segunda de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Disposición transitoria cuarta. ***Autorizaciones de ámbito local.***

Las actuales autorizaciones de transporte público en vehículo pesado de mercancías de ámbito local conservarán su vigencia y radio de acción, estando su régimen jurídico sometido a las disposiciones del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo. No obstante, y con la salvedad establecida en la disposición transitoria segunda, no se otorgarán nuevas autorizaciones de transporte público en vehículo pesado de ámbito local a partir de la entrada en vigor del presente real decreto.

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 distintos 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 apartado 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 Illes Balears y de Canarias, podrá establecerse en relación con las mismas, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional octava de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, un régimen análogo al establecido para Ceuta y Melilla.

Disposición transitoria quinta. ***Canje de las tarjetas en que se documentan los títulos habilitantes para la realización de transporte discrecional de mercancías.***

Las tarjetas en que actualmente se documentan las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte discrecional de mercancías, hasta ahora referidas a determinados vehículos, serán sustituidas por otras referidas a la empresa titular y sus correspondientes copias certificadas, ajustadas a lo dispuesto en la nueva redacción del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los términos y con arreglo a los criterios y procedimiento que, a tal efecto, deberá establecer el Ministerio de Fomento en un plazo no superior a tres meses contados desde la entrada en vigor de este real decreto.

Disposición derogatoria única. ***Derogación normativa.***

Quedan derogadas cuantas disposiciones, de igual o inferior rango, se opongan o contradigan lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final única. ***Entrada en vigor.***

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Tabla de artículos modificados por disposiciones posteriores

Artículos 174 y 176

Redacción según Real Decreto 858/1994, de 29 de abril, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos sin conductor.

Capítulo IV del título VI; artículos 297, 298 y 299

Redacción según Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículos 1, 4, 5, 28, 51, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154 y 155

Redacción según Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Capítulo III (arts. 141 al 143)

Derogado por Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Artículos 33, 37, 40, 53, 121, 128, 129, 130, 131, 145, 148, 161, 162, 163 y 164:

Redacción según Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Artículos 235 y 287.1 y 287.10

Redacción según Real Decreto 780/2001, de 6 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de pasos a nivel.

Artículos 295 y 296.2

Redacción según Resolución de 22 de octubre de 2001, de la Subsecretaría, por la que se redenominan a euros las sanciones pecuniarias que compete imponer a Delegados y Subdelegados del Gobierno y los precios privados del Ministerio y del Instituto Nacional de Administración Pública.

Artículo 28.8

Redacción según Real Decreto 366/2002, de 19 de abril, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Artículo 28.9

Derogado por Real Decreto 366/2002, de 19 de abril, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Artículos 3, 7.2, 8.1, 8.4, 9, 16, 17, 18.1, 19, 20, 22, 23, 28.3, 29, 31.1, 36.1, 37 (letra c), 38, 41, 43, 47.4, 48, 50.1, 52, 54, 55, 63, 65.1.d, 67, 68, 69.1.a, 70, 72.4, 73.2, 74, 75.1, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 94.3, 95, 96, 97, 106, 108, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 123, 124, 125, 126.3, 127, 135.2, 139, 156.2, 157 (letra b), 158, 159.1, 170.1, 175, 177 (letra a), 178, 180, 183, 184, 185, 186, 187, 193, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215.4, 216, 219.2 y 222:

Redacción según Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Artículos 4.3, 64.4 y 71.3

Añadido por Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Artículos 28, 42.1, párrafo 1º, 161.2, 165.1, 176.1, 176.3, 177, 178.1, 180.1, 181.1, 184.1 y 185

Redacción según Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Artículo 41.2.n

Añadido por Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Artículos 44, 45.3, 174, 175, 188, 189, 190, 191 y 192

Suprimido por Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Artículos 90 bis

Artículo introducido por Real Decreto 1387/2011, de 14 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Relación temática de disposiciones sobre transportes por carreteras

(El texto completo de las disposiciones que se relacionan en este apartado, puede consultarse en las páginas de Internet del Boletín Oficial del Estado, www.boe.es

– A –

Accidentes (mercancías peligrosas)

Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba la directriz básica de planificación de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (BOE 22/03/1996).

Ácido nítrico (transporte)

Resolución de 2 de febrero de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-136 en virtud del apartado 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* número 33, de 7 de febrero de 2003), relativo al transporte de ácido nítrico, fumante rojo (ONU 2032) en embalajes compuestos de recipiente interior de plástico con bidón exterior de plástico (6HH1), hecho en Madrid el 5 de junio de 2003 (BOE 18/02/2004).

Actualización de cuantías pecuniarias

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Disposiciones adicionales 6, 7 y 8 (BOE 31/07/1987).

Adhesivos (véase ventanas)

Agencias de transporte de mercancías

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 119 a 123. (BOE 31/07/1987)

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 159 a 164 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 18/12/1999).

Orden de 3 de diciembre de 1992 por la que se determinan condiciones esenciales de las autorizaciones de transporte público de mercancías y de agencias de transportes, a efectos de lo dispuesto en el artículo 200, en relación con el 198.c) y 201.6, del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 18/12/1992).

Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores (BOE 3/08/2000).

Resolución de 24 de febrero de 1989, de la Direccion General de Transportes Terrestres, sobre cancelación y devolución de fianzas de agencias de transporte de mercancías consti-

tuidas antes de la entrada en vigor de la Orden de 31 de julio de 1987, reguladora de dichas agencias (BOE 3/03/1989).

Agencias de viajes

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 110 a 112 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 271/1988, de 25 de marzo, por el que se regula el ejercicio de las actividades propias de las agencias de viajes (BOE 29/03/1988).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 165 a 166 (BOE 8/10/1990).

Orden de 14 de abril de 1988 por la que se aprueban las Normas Reguladoras de las Agencias de Viajes (BOE 22/04/1988).

Almacenistas-distribuidores

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículo 125 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 171 a 173 (BOE 8/10/1990).

Ámbito de aplicación de la Ley de Ordenación

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 1 y 2 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 1 y 2 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Pleno. Sentencia 118/1996, de 27 de junio de 1996. Recursos de inconstitucionalidad 1.191/1987, 1.390/1987, 1.391/1987, 1.392/1987 y 1.393/1987 (acumulados). Promovidos, respectivamente, por el Gobierno contra la Ley 12/1987, de 25 de mayo, del parlamento de cataluña; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña; la Ley 16/1987, de 30 de julio; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio; por el Parlamento de Cataluña contra la Ley 16/1987, de 30 de julio, y por último, por el Parlamento de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, antes citada. Voto particular (BOE 29/07/1996).

Ambulancias (véase servicios sanitarios)

Animales (transporte)

Reglamento (CE) n.º 498/2009 de la Comisión, de 12 de junio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n.º 639/2003 por el que se establecen disposiciones específicas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1254/1999 del Consejo por lo que respecta a los requisitos para la concesión de restituciones por exportación en relación con el bienestar de los animales vivos de la especie bovina durante su transporte (DOUE 13/06/2009).

Real Decreto 363/2009, de 20 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1559/2005, de 23 de diciembre, sobre condiciones básicas que deben cumplir los centros de limpieza y desinfección de los vehículos dedicados al transporte por carretera en el sector ganadero y el Real Decreto 751/2006, de 16 de junio, sobre autorización y registro de trans-

portistas y medios de transporte de animales y por el que se crea el Comité español de bienestar y protección de los animales de producción (BOE 27/03/2009).

Reglamento (CE) n.º 354/2006 de la Comisión, de 28 de febrero de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n.º 639/2003, por el que se establecen disposiciones específicas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1254/1999 del Consejo por lo que respecta a los requisitos para la concesión de restituciones por exportación en relación con el bienestar de los animales vivos de la especie bovina durante su transporte (DOUE 01/03/2006).

Aparcamiento de vehículos (contrato)

Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos (BOE 15/11/2002).

Aparato de control (UE)

Reglamento (CEE) núm. 3314/90, de la Comisión, de 16 de noviembre de 1990, por el que se adapta al progreso técnico el reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DOCE 19/11/1990).

Reglamento (CEE) núm. 3688/92, de la Comisión, de 21 de diciembre de 1992, por el que se adapta al progreso técnico el reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DOCE 22/12/1992).

Reglamento (CE) núm. 2479/95, de la Comisión, de 25 de octubre de 1995, por el que se adapta al progreso técnico el reglamento (CEE) núm. 3821/85, del consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DOCE 26/10/1995).

Reglamento (CE) núm. 1056/97, de la Comisión, de 11 de junio de 1997, por el que se adapta al progreso técnico el reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (texto pertinente a los fines del EEE) (DOCE 12/06/1997).

Reglamento (CE) núm. 2135/98, del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, por el que se modifica el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 88/599/CEE relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) núms. 3820/85 y 3821/85 (DOCE 9/10/1998).

Reglamento (CE) núm. 1360/2002, de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 5/08/2002).

Reglamento (CE) núm. 432/2004, de la Comisión, de 5 de marzo de 2004, por el que se adapta por octava vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, del consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 10/03/2004).

Apoyo al sector del transporte

Real Decreto-Ley 10/2000, de 6 de octubre, de medidas urgentes de apoyo a los sectores agrario, pesquero y del transporte. Artículos 6 a 8 (BOE 7/10/2000).

Armas (transporte)

Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas. Artículos 31 a 45, 82 y 84 (BOE 5/03/1993).

Resolucion de 24 de noviembre de 1995, de la Secretaria General-Dirección General de la Guardia Civil, por la que se determina la forma de etiquetado de los paquetes conteniendo armas para su transporte (BOE 21/12/1995).

Arrendamiento de vehículos

Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE de 24/11/2011).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 133 a 137 (BOE 31/07/1987).

Arrendamiento de vehículos con conductor

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 180 a 182 (BOE 31/07/1987).

Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE 22/01/2008).

Arrendamiento de vehículos sin conductor

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 174 a 179 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 858/1994, de 29 de abril, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos sinconductor (BOE 13/05/1994).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Orden de 20 de julio de 1995, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos sin conductor (BOE 2/08/1995).

Asociaciones de empresas

Resolución de 19 de abril de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se fijan los justificantes que deben aportar las asociaciones de empresas de transporte de viajeros por carretera para poder informar en los expedientes regulados por Orden de 14 de abril de 1988. (BOE 2/05/1988)

Asociaciones profesionales

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 54 a 56 (BOE 31/07/1987).

Autocares y autobuses (UE)

Reglamento (CEE) núm. 684/92, del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (DOCE 20/03/1992).

Reglamento (CE) núm. 2121/98, de la Comisión, de 2 de octubre de 1998, por el que se establecen disposiciones de aplicación de los Reglamentos (CEE) núm. 684/92 y (CE) núm. 12/98, del Consejo, en lo relativo a los documentos de transporte de viajeros en autocares y autobuses (texto pertinente a los fines del EEE) (DOCE 3/10/1998).

Automóviles de turismo (transporte público)

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 123 a 127 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 8/12/1999).

Autorizaciones especiales

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 100 a 102 (BOE 31/07/1987).

Autorizaciones (coordinación de tramitación)

Resolución de 9 de febrero de 1996, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se establecen reglas de coordinación en materia de tramitación de autorizaciones de transporte por carretera y de actividades auxiliares y complementarias del transporte (BOE 23/02/1996).

Autorizaciones (normas complementarias)

Orden de 18 de septiembre de 1998, por la que se dictan normas complementarias en materia de autorizaciones de transporte por carretera (BOE 1/10/1998).

Autorizaciones (suspensión y rehabilitación)

Orden de 20 de junio de 1995, por la que se modifican los regímenes de suspensión y de rehabilitación de las autorizaciones de transporte por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 1/07/1995).

Ayudas en el sector de los transportes

Orden FOM/2015/2011, de 30 de junio, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre (BOE de 18/07/2011).

Orden FOM/3191/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera. (BOE de 11/12/2010)

Orden FOM/3192/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad (BOE de 11/12/2010).

Orden FOM/3193/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera (BOE de 11/12/2010).

Orden FOM/2209/2010, de 27 de julio, por la que se otorgan las ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre (BOE de 11/08/2010).

Orden FOM/1958/2010, de 1 de julio, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre (BOE de 19/07/2010).

Orden FOM/1477/2010, de 19 de mayo, por la que se otorgan las ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre (BOE de 07/06/2010).

Reglamento (CE) núm. 2255/96, del Consejo, de 19 de noviembre de 1996, por el que se modifica el Reglamento (CEE) núm. 1107/70, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DOCE 27/11/1996).

Reglamento (CE) núm. 543/97, del Consejo, de 17 de marzo de 1997, por el que se modifica el Reglamento (CEE) núm. 1107/70, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DOCE 26/03/1997).

Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera (BOE 11/12/2008).

Orden FOM/3370/2009, de 2 de diciembre, por la que se determinan los órganos competentes para el otorgamiento y la tramitación de las ayudas para la formación en el transporte por carretera y para las sociedades de garantía recíproca que operan en este sector (BOE 15/12/2009).

– B –

Baleares y Canarias

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Disposición adicional 8 (BOE 31/07/1987).

Básculas móviles

Orden de 29 de enero de 1988 sobre utilización de básculas móviles para pesaje de vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera (BOE 2/02/1988).

– C –

Cadáveres (transporte)

Instrumento de Ratificacion de 5 de febrero de 1992, del acuerdo de 26 de octubre de 1973, sobre el traslado de cadáveres, hecho en Estrasburgo (BOE 13/05/1992).

Canarias (aportación del Estado al transporte urbano)

Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (BOE 15/06/2007).

Ley 12/1996, de 30 de diciembre, de presupuestos generales del Estado para 1997. disposición adicional 24 (BOE 31/12/1996).

Capacitación profesional

Orden de 28 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo I del título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional (BOE 11/06/1999).

Orden FOM/605/2004, de 27 de febrero, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 9/03/2004).

Cargadores y usuarios (asociaciones)

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 30 (BOE 8/10/1990).

Carta de porte (véase declaración de porte)

Centros de información y distribución de cargas

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículo 124 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 188 a 192 (BOE 8/10/1990).

Pleno. Sentencia 118/1996, de 27 de junio de 1996. Recursos de inconstitucionalidad 1.191/1987, 1.390/1987, 1.391/1987, 1.392/1987 y 1.393/1987 (acumulados). Promovidos, respectivamente, por el Gobierno contra la Ley 12/1987, de 25 de mayo, del parlamento de cataluña; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña; la Ley 16/1987, de 30 de julio; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña contrala Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio; por el Parlamento de Cataluña contra la Ley 16/1987, de 30 de julio, y por último, por el Parlamento de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, antes citada. Voto particular (BOE 29/07/1996).

Certificados de conductor (UE)

Reglamento (CE) núm. 484/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 1 de marzo de 2002, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) núm. 881/92 y (CEE) núm. 3118/93 del Consejo, con objeto de establecer un certificado de conductor. (DOCE 19/03/2002).

Cianuro (transporte)

Acuerdo de 13 de abril de 1993, relativo al transporte de cianuro sódico sólido entre el Reino de España y la República Francesa que deroga parcialmente los anexos del acuerdo europeo sobre transporte de mercancías peligrosas, firmado en Madrid y París (BOE 14/05/1993).

Cisternas

Real Decreto 340/2010, de 19 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación de cisternas de mercancías peligrosas (BOE 7/04/2010).

Resolución de 15 de julio de 2009, de la Secretaría General de Industria, por la que se modifica el anexo III de la Orden ITC/3750/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los sistemas de medida en camiones cisterna para líquidos de baja viscosidad (menor o igual que 20 mPa·s) (BOE 22/08/2009).

Resolución de 27 de noviembre de 2003, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-145 en virtud del apartado 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* número 33, de 7 de febrero de 2003), relativo a las disposiciones técnicas relacionadas con la estabilidad lateral de vehículos cisterna, hecho en Madrid el 30 de junio de 2003 (BOE 9/12/2003).

Cisternas (mercancías peligrosas)

Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así

como las de reparación o modificación, de cisternas de mercancías peligrosas (BOE 6/08/2003).

Orden de 30 de diciembre de 1994, por la que se modifica la de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas (BOE 24/01/1995).

Orden de 16 de octubre de 1996, por la que se modifica la orden de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayo e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas (BOE 5/11/1996).

Orden de 26 de agosto de 1998, por la que se modifica la de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayo e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas (BOE 5/09/1998).

Orden ITC/2765/2005, de 2 de septiembre, por la que se modifican los anexos I, II y IV del Real Decreto 948/2003, de 18 de julio (BOE 6/09/2005).

Resolución de 15 de julio de 2009, de la Secretaría General de Industria, por la que se modifica el anexo III de la Orden ITC/3750/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los sistemas de medida en camiones cisterna para líquidos de baja viscosidad (menor o igual que 20 mPa·s) (BOE 22/08/2009).

Resolucion de 11 de marzo de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-164 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* número 18, de 21 de enero de 2005), relativo al transporte de sólidos en cisternas de código de cisterna (L), hecho en Madrid el 27 de diciembre de 2004 (BOE 24/03/2005).

Acuerdo multilateral M-159 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* número 33, de 7 de febrero de 2003), relativo a las disposiciones técnicas relacionadas con la estabilidad lateral de vehículos cisterna, hecho en Madrid el 22 de julio de 2004 (BOE 23/10/2004).

Sentencia 203/1992, de 26 de noviembre de 1992, del pleno del Tribunal Constitucional en el conflicto positivo de competencia 125/1986, promovido por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña en relación con diversos preceptos de la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas (BOE 23/12/1992).

Clasificación de los transportes por carretera

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 62 a 66 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto-Ley 4/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes. Artículo 2 y Orden transitoria (BOE 24/07/2000).

Colaboración con la Administración

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículo 57 (BOE 31/07/1987).

Comisión de coordinación de transporte de mercancías peligrosas

Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte (BOE 25/09/2001).

Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte (BOE 10/10/2003).

Comisión de directores generales de transporte

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículo 11 (BOE 31/07/1987).

Comisión Interministerial de Seguridad Vial

Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, por el que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE 4/10/1997).

Real Decreto 8/2005, de 14 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, por el que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE 26/01/2005).

Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas

Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte (BOE 25/09/2001).

Comité Nacional del Transporte por Carretera

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 58 y 59 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 57 a 60 (BOE 8/10/1990).

Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo, por la que se regula el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Orden PRE/1773/2008, de 20 de junio, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se toma conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera de 19 de junio de 2008 (BOE 21/06/2008).

Orden PRE/1664/2008, de 13 de junio, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se toma conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera de 11 de junio de 2008 (BOE 14/06/2008).

Comités de Asistencia a la Comisión Europea (UE)

Reglamento (CE) núm. 1882/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de septiembre de 2003, sobre la adaptación a la Decisión 1999/468/CE, del Consejo, de las disposiciones relativas a los comités que asisten a la Comisión en el ejercicio de sus competencias de ejecución previstas en los actos sujetos al procedimiento establecido en el artículo 251 del tratado CE (BOE 31/10/2003).

Comunidades Autónomas (véase competencias constitucionales)

Competencia en el sector del transporte por carretera

Resolución de 24 de junio de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de junio de

2005, por el que se adoptan medidas en el sector del transporte por carretera para la mejora de sus condiciones de transparencia y de competencia (BOE 25/06/2005).

Competencias constitucionales y estatutarias (agencias de transporte, STC)

Sentencia 180/1992, de 16 de noviembre, del pleno del Tribunal Constitucional en los conflictos positivos de competencia 851/1985, 935/1986 y 1520/1987 (acumulados), promovidos por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña en relación con determinados preceptos reglamentarios sobre agencias de transporte de mercancías y otros extremos. Voto particular (BOE 29/07/1996).

Competencias constitucionales y estatutarias (cisternas, STC)

Sentencia 203/1992, de 26 de noviembre de 1992, del pleno del Tribunal Constitucional en el conflicto positivo de competencia 125/1986, promovido por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña en relación con diversos preceptos de la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas (BOE 23/12/1992).

Competencias constitucionales y estatutarias (delegación en las Comunidades Autónomas, STC)

Pleno. Sentencia 118/1996, de 27 de junio de 1996. Recursos de inconstitucionalidad 1.191/1987, 1.390/1987, 1.391/1987, 1.392/1987 y 1.393/1987 (acumulados). Promovidos, respectivamente, por el Gobierno contra la Ley 12/1987, de 25 de mayo, del parlamento de cataluña; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña; la Ley 16/1987, de 30 de julio; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio; por el Parlamento de Cataluña contra la Ley 16/1987, de 30 de julio, y por último, por el Parlamento de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, antes citada. Voto particular (BOE 29/07/1996).

Competencias constitucionales y estatutarias (depósitos aduaneros, STC)

Sentencia 191/1994, de 23 de junio, del pleno del Tribunal Constitucional en el conflicto positivo de competencia 1519/1987, promovido por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña en relación con el apartado 4 de la disposición decimoquinta de la orden del Ministerio de Economía y hacienda, de 4 de agosto de 1987 (BOE 26/07/1994).

Competencias constitucionales y estatutarias (infracciones leves, STC)

Pleno. STC 60/2000, de 2 de marzo de 2000. Cuestión de inconstitucionalidad 596/96, 2.127/96, 3.729/98 y 3.938/98 (acumuladas). Planteadas por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, en relación con el artículo 142,*n*), inciso «o reglamentarias», de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Vulneración del principio de legalidad punitiva: tipificación de infracciones administrativas mediante remisión al reglamento. Voto particular (BOE 29/03/2000).

Competencias constitucionales y estatutarias (mercado de valores, STC)

Pleno. Sentencia 133/1997, de 16 de julio de 1997. Recursos de inconstitucionalidad números 1.712/1988, 1.716/1988, números 1.724/1988; conflictos positivos de competencia números 1.527/1989 y 1.924/1989 (acumulados). Promovidos, los tres primeros, por el Gobierno Vasco, el Parlamento de Cataluña y el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cata-

luña, respectivamente, contra la Ley 24/1988, de 28 de julio, del mercado de valores, y los dos siguientes por el Gobierno Vasco en relación con los Reales Decretos 276/1989, de 22 de junio, de sociedades y agencias de valores, y 726/1989, de 23 de junio, sobre sociedades rectoras y miembros de las bolsas de valores, sociedad de bolsas y fianza colectiva, respectivamente (BOE 6/08/1997).

Competencias constitucionales y estatutarias (tarifas, STC)

Pleno. Sentencia 174/1995, de 23 de noviembre de 1995. Cuestiones de inconstitucionalidad 2.112/1991 y 2.368/1995. En relación con el párrafo primero del artículo 18.2 de la Ley 16/1987, de ordenación de los transportes terrestres (BOE 28/12/1995).

Competencias y coordinación

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 5 a 8 (BOE 31/07/1987).

Concesiones (duración)

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 167 (BOE 31/12/1996).

Ley 10/2003, de 20 de mayo, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes. Disposición transitoria (BOE 21/05/2003).

Concesiones zonales

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 98 y 99 (BOE 8/10/1990).

Condiciones esenciales de las concesiones y autorizaciones

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 200 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 18/12/1999).

Conductores

Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo (BOE 12/07/2007).

Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera (BOE 2/08/2007).

Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera (BOE 18/07/2007).

Resolución de 25 de enero de 2007, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se rectifican los modelos oficiales de certificados de capacitación profesional previstos en el anexo A de la Orden de 28 de mayo de 1999 (BOE 22/02/2007).

Conductores (mercancías peligrosas)

Orden de 18 de junio de 1998, por la que se regulan los cursos de formación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas y los centros de formación que podrán impartirlos (BOE 30/06/1998).

Conductores de terceros países

Orden FOM/3399/2002, de 20 de diciembre, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países (BOE 9/01/2003).

Conferencia Nacional de Transportes Terrestres

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 9 y 10 (BOE 31/07/1987).

Contaminantes del medio acuático (mercancías peligrosas)

Acuerdo multilateral M-80 relativo a la clasificación de los contaminantes del medio acuático, así como de sus soluciones y mezclas, que no puedan ser clasificados en las clases 1 a 8 o en los demás apartados de la clase 9, que deroga determinadas disposiciones del anejo a del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* número 70, de 22 de marzo de 2002) (BOE 23/04/2002).

Contenedores (convenio aduanero)

Enmiendas a los anejos 1 y 4 del Convenio Aduanero sobre contenedores, hecho en Ginebra el 2 de diciembre de 1972 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 12 de marzo de 1976 y 15 de marzo de 1988), adoptadas en Ginebra el 20 de abril de 2007 (BOE 2/12/2008).

Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre, por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (BOE 14/01/2005).

Contratación del transporte de mercancías

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOE 12/11/2009).

Orden de 25 abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (BOE 7/05/1997).

Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (BOE 25/07/2008).

Contratación del transporte terrestre

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 13 (BOE 8/10/1990).

Contratación en el sector de los transportes

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOE 12/11/2009).

Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (BOE 31/10/2007).

Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE (BOE 31/12/1998).

Orden EHA/1420/2009, de 22 de mayo, por la que se modifica la lista de entidades contratantes que figuran en la disposición adicional segunda de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (BOE 2/06/2009).

Contratos tipo

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 13 (BOE 8/10/1990).

Control (véase documentos)

Control (normas)

Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (BOE 9/01/2003).

Orden FOM/238/2003, de 31 de enero, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera (BOE 13/02/2003).

Resolución de 27 de octubre de 2003, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se dictan reglas para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 de la Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (BOE 9/12/2003).

Consejeros de seguridad (mercancías peligrosas)

Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 20/10/1999).

Consejo Nacional de Transportes Terrestres

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículo 36 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 31 y 32 (BOE 8/10/1990).

Consumidores y usuarios

Ley 39/2002, de 28 de octubre, de transposición al ordenamiento jurídico español de diversas directivas comunitarias en materia de protección de los intereses de los consumidores y usuarios (BOE 29/10/2002).

Cooperación entre empresas

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 60 y 61 (BOE 31/07/1987).

Cooperativas

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 52 y 53 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 8/12/1999).

Orden de 23 de julio de 1997, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización (BOE 30/07/1997).

Resolución de 31 de julio de 1997, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, mediante la que se establecen las características de la relación informatizada de socios que deben acompañar las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización a sus solicitudes de inscripción o modificación registral (BOE 18/08/1997).

Coordinación entre los distintos modos de transporte

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 25 a 28 (BOE 31/07/1987).

Coordinación interadministrativa

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 9, 10 y 11 (BOE 31/07/1987).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Disposiciones adicionales 1, 2 y 3 (BOE 9/10/2003).

Crisis en el mercado del transporte de mercancías (UE)

Reglamento (CEE) núm. 3916/90, del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre las medidas que han de tomarse en caso de crisis en el mercado del transporte de mercancías por carretera (DOCE 31/12/1990).

– D –

Declaración de porte

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOE 12/11/2009).

Orden de 26 de diciembre de 1990, sobre régimen jurídico de la declaración de porte (BOE 8/01/1991).

Orden de 12 de julio de 1991, por la que se modifica la de 26 de diciembre de 1990, sobre régimen jurídico de la declaración de porte (BOE 22/07/1991).

Orden de 8 de septiembre de 1992, por la que se exceptúan de la obligación de cumplimentar la declaración de porte a determinadas modalidades de transporte público de mercancías por carretera con vehículos pesados y ámbito nacional (BOE 21/09/1992).

Orden de 9 de marzo de 1993, sobre implantación de un nuevo sistema que permita la más adecuada consecución de los fines perseguidos por la declaración de porte (BOE 16/03/1993).

Resolución de 12 de febrero de 1991, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se aprueba el modelo normalizado de los impresos de declaración de porte (BOE 15/02/1991).

Resolución de 23 de julio de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se da publicidad al texto íntegro de la Orden de 26 de diciembre de 1990, sobre régimen jurídico de la declaración de porte, con las modificaciones introducidas en el mismo por la de 12 de julio de 1991 (BOE 3/08/1991).

Resolución de 1 de agosto de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se establecen reglas para la aplicación de la Orden de 26 de diciembre de 1990, sobre régimen jurídico de la declaración de porte y se establece la fecha a partir de la cual se podrán recoger con carácter general en toda España los correspondientes talonarios (BOE 24/08/1991).

Resolución de 20 de septiembre de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se establece la fecha de exigencia obligatoria de la declaración de porte (BOE 3/10/1991).

Defensa y protección civil

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 29 a 31 (BOE 31/07/1987).

Delegación de facultades en el ámbito del Ministerio de Fomento

Orden FOM/3029/2004, de 21 de septiembre, sobre delegación de atribuciones en el secretario general de transportes y los directores generales de transportes por carretera, de la marina mercante y de aviación civil (BOE 23/09/2004).

Orden FOM/3564/2004, de 19 de octubre, sobre delegación de competencias en relación con los servicios comunes del ministerio de fomento y en el ámbito de la subsecretaría (BOE 3/11/2004).

Orden FOM/489/2005, de 22 de febrero, sobre delegación de competencias en materia de recursos administrativos y otros procedimientos de revisión en el ámbito del departamento (BOE 3/03/2005).

Orden FOM/712/2005, de 7 de marzo, por la que se aprueba la delegación de competencias en relación con el ejercicio de la potestad sancionadora (BOE 23/03/2005).

Delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas

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 (BOE 31/07/1987).

Pleno. Sentencia 118/1996, de 27 de junio de 1996. Recursos de inconstitucionalidad 1.191/1987, 1.390/1987, 1.391/1987, 1.392/1987 y 1.393/1987 (acumulados). Pomovidos, respectivamente, por el Gobierno contra la Ley 12/1987, de 25 de mayo, del Parlamento de Cataluña; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña; la Ley 16/1987, de 30 de julio; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio; por el Parlamento de Cataluña contra la Ley 16/1987, de 30 de julio, y por último, por el Parlamento de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, antes citada. Voto particular (BOE 29/07/1996).

Derechos de tránsito (UE)

Reglamento (CE) núm. 3298/94, de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen medidas detalladas relativas al sistema de derechos de tránsito (ecopuntos) para los camiones que transiten por Austria, establecido por el artículo 11 del Protocolo número 9 del Acta de Adhesión de Noruega, Austria, Finlandia y Suecia (DOCE 30/12/1994).

Reglamento (CE) núm. 609/2000, de la Comisión, de 21 de marzo de 2000, que modifica el Reglamento (CE) núm. 3298/94, por el que se establecen medidas detalladas relativas al sistema de derechos de tránsito (ecopuntos) para los camiones que transiten por Austria (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 22/03/2000).

Reglamento (CE) núm. 2327/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de diciembre de 2003, por el que se instaura un sistema provisional de puntos aplicable a los camiones que transiten por Austria para 2004 en el marco de una política de transporte sostenible (DOCE 31/12/2003).

Reglamento (CE) núm. 863/2004, del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se adapta el Reglamento (CE) núm. 2327/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, en el sector del transporte, con motivo de la adhesión de la República Checa, de Estonia, de Chipre, de Letonia, de Lituania, de Hungría, de Malta, de Polonia, de Eslovenia y de Eslovaquia (DOUE 30/04/2004. Corrección de errores en DOUE 9/06/2004).

Directrices generales de actuación

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 12 a 14 (BOE 31/07/1987).

Distintivos

Resolución de 23 de julio de 1991, de la Dirección General de Transporte Terrestre, para la aplicación de la Orden de 25 de octubre de 1990, por la que se regulan los distintivos de los vehículos que realizan transportes (BOE 3/08/1991).

Resolución de 6 de marzo de 1997, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, por la que se establecen reglas sobre las dimensiones de los distintivos de los vehículos de hasta 3,5 toneladas de peso máximo autorizado que realicen transporte (BOE 13/03/1997).

Documentos de control

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 147 y 148 (BOE 31/07/1987).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículo 2 (BOE 9/10/2003).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 222 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

– E –

Ejercicio profesional (condiciones)

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 42 a 46 (BOE 31/07/1987).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículo 1 (BOE 9/10(2003).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 33 a 40 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 13/12/1999).

Ejercicio profesional (requisitos)

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 53 a 56 (BOE 31/07/1987).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículo 1 (BOE 9/10/2003).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 47 a 51 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Ejercicio profesional (títulos habilitantes)

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 47 a 52 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 41 a 46 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Embalajes (mercancías peligrosas)

Resolución de 25 de abril de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-157 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* número 18, de 21 de enero de 2005), relativo a una derogación de la Instrucción de Embalaje P802, hecho en Madrid el 23 de febrero de 2005 (BOE 6/05/2005).

Resolución de 27 de abril de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-165 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* número 18, de 21 de enero de 2005), relativo a la capacidad de la cantidad limitada (LQ) aplicable al UN 1791 grupo de embalaje III, hecho en Madrid el 23 de febrero de 2005 (BOE 12/05/2005).

Emergencias (servicios operativos)

Orden INT/3716/2004, de 28 de octubre, por la que se publican las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (BOE 16/11/2004).

Emigrantes (transporte)

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 164 (BOE 31/12/1996).

Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera (ENATCAR)

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Disposición adicional segunda (BOE 31/07/1987).

Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio, por el que se transforma la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (ENATCAR) en una sociedad anónima (BOE 6/06/1998).

Real Decreto 1420/1988, de 4 de noviembre, por el que se crea la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (ENATCAR) y se aprueba su estatuto de organización y funcionamiento (BOE 30/11/1988).

Escuela de formación técnica

Orden de 16 de febrero de 1993, por la que se crea en el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas la Escuela de Formación Técnica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (BOE 25/02/1993).

Envases (mercancías peligrosas)

Orden de 28 de febrero de 1989, por la que se modifica la Orden de 17 de marzo de 1986, que dicta normas para la homologación de envases y embalajes destinados al transporte de mercancías peligrosas (BOE 25/03/1989).

Estaciones de transporte por carreteras

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Artículos 127 a 132 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 183 a 187 (BOE 8/10/1990).

Estadísticas (UE)

Reglamento (CE) núm. 1172/98, del Consejo, de 25 de mayo de 1998, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera (DOCE 6/06/1998).

Reglamento (CE) núm. 2691/1999, de la Comisión, de 17 de diciembre de 1999, relativo a las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) núm. 1172/98, del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 18/12/1998).

Reglamento (CE) núm. 2163/2001, de la Comisión, de 7 de noviembre de 2001, relativo a las modalidades técnicas de transmisión de los datos estadísticos sobre transportes de mercancías por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 8/11/2001).

Reglamento (CE) núm. 6/2003, de la Comisión, de 30 de diciembre de 2002, relativo a la difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 4/01/2003).

Reglamento (CE) núm. 642/2004, de la Comisión, de 6 de abril de 2004, relativo a las exigencias de precisión aplicables a los datos recogidos en virtud del Reglamento (CE) núm. 1172/98, del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 7/04/2004).

Estupefacientes (tráfico ilícito)

Instrumento de Ratificación de 30 de julio de 1990, de la Convención, de 20 de diciembre de 1988, de las Naciones Unidas, contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, hecha en Viena. Artículo 15 (BOE 10/10/1990).

Explosivos (mercancías peligrosas)

Resolución de 18 de octubre de 1990, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se autoriza el transporte provisional de materias y objetos explosivos de acuerdo con las prescripciones establecidas a tal efecto en el vigente Acuerdo Europeo Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) (BOE 29/10/1990).

Resolución de 18 de octubre de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se autoriza el transporte provisional de materias y objetos explosivos de acuerdo con las prescripciones establecidas a tal efecto en el vigente Acuerdo Europeo Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) (BOE 4/11/1991).

Explosivos (transporte)

Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos. Artículos 238 a 244 y 249 a 255 (BOE 12/03/1998).

Extintores de incendios

Orden de 27 de julio de 1999, por la que se determinan las condiciones que deben reunir los extintores de incendios instalados en vehículos de transporte de personas o de mercancías (BOE 5/08/1999).

– F –

Ferrocarriles (véase transporte ferroviario)

Fianzas

Orden de 12 de enero de 1994, por la que se modifica el régimen de constitución, gestión y disposición de las fianzas que garantizan el cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones administrativas que se derivan de la titularidad de autorizaciones de transporte público por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 18/01/1994).

Orden de 6 de febrero de 1995, por la que se suspende la aplicación de las disposiciones que desarrollan el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de constitución, gestión y disposición de fianzas administrativas por los titulares de autorizaciones de transporte público discrecional por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 10/02/1995).

Resolución de 7 de febrero de 1994, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se establecen reglas sobre constitución, gestión y disposición de las fianzas que garantizan el cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones administrativas que se derivan de la titularidad de autorizaciones de transporte público por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 15/02/1994).

Resolución de 26 de abril de 1994, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se corrige error en la de 7 de febrero de 1994, por la que se establecen reglas sobre constitución, gestión y disposición de las fianzas que garantizan el cumplimiento de responsabilidades y obligaciones administrativas que se derivan de la titularidad de autorizaciones de transporte público por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 6/05/1994).

Fondos, valores y objetos valiosos

Orden INT/2002, de 31 de julio, por la que se establecen determinadas medidas en relación con los vehículos de transporte de fondos, valores y objetos valiosos (BOE 1/08/2002).

– G –

Gases (transporte)

Resolucion de 30 de enero de 1996, de la Direccion General del Ttransporte Terrestre, por la que se autoriza provisionalmente el transporte de disocianato de 4,4-difenilmetano (MDI), de gas R-227 heptafluoropropano, asi como de gases de la clase 2 no detallados en el marginal 2201 del TPC, en las condiciones que se especifican (BOE 15/02/1996).

Globos aerostáticos (recipientes, mercancías peligrosas)

Resolución de 11 de enero de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-160 en virtud de la sección 1.5.1 del acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 33, de 7 de febrero de 2003), relativo al tipo de recipientes utilizados en globos aerostáticos y dirigibles de aire caliente, hecho en Madrid el 7 de septiembre de 2004 (BOE 31/01/2005).

– I –

Informe anual (mercancías peligrosas)

Orden de 11 de enero de 2001 por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 19/01/2001).

Infracciones

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenacion de los transportes terrestres. Artículos 138 a 142 (BOE 31/07/1987).

Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 105 (BOE 31/12/1997).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenacion de los Transportes Terrestres. Artículos 196 a 199 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 18/12/1999).

Orden FOM/287/2009, de 9 de febrero, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de prestación de caución a favor de personas no residentes en territorio español que cometan infracciones en España en materia de transporte (BOE 17/02/2009).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Tercera), de 17 de octubre de 2007, por la que se fija la siguiente doctrina legal: «Las Administraciones autonómicas que hayan asumido las competencias correspondientes en materia de transportes terrestres son asimismo competentes para sancionar las infracciones graves tipificadas en el artículo 141.h) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (ulteriormente recogidas en otros apartados de los artículos 140 y 141 de dicha Ley tras su reforma por la Ley 29/2003, de 8 de octubre)» (BOE 18/12/2007).

Innovación y mejora de la calidad

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenacion de los transportes terrestres. Disposición adicional 9 (BOE 31/07/1987).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 1 (BOE 9/10/2003).

Inspección del transporte

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenacion de los transportes terrestres. Artículos 32 a 35 (BOE 31/07/1987).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 1 (BOE 9/10/2003).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento de la Ley de Ordenacion de los Transportes Terrestres. Artículos 14 a 24 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos (BOE 20/03/2008).

Irlanda (transporte)

Acuerdo de 28 de junio de 1990 entre España e Irlanda relativo al Transporte de Mercancias por Carretera y protocolo anejo, firmado en Dublín (BOE 25/07/1990).

Italia (transporte)

Instrumento de ratificacion de 9 de octubre de 1987 del acuerdo de 8 de febrero de 1985 entre el gobierno del Reino de España y el gobierno de la Republica Italiana relativo a los Transportes Internacionales de Viajeros y Mercancías por Carretera, hecho en Roma (BOE 18/11/1987).

– J –

Juntas Arbitrales del Transporte

Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías (BOE de 31/12/2010).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenacion de los Transportes Terrestres. Artículos 37 y 38 (BOE 31/07/1987).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 1 (BOE 9/10/2003).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento de la Ley de Ordenacion de los Transportes Terrestres. Artículos 6 a 12 (BOE 8/10/1990).

Orden de 30 marzo 2001 por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías (BOE 14/04/2004).

– L –

Libro de reclamaciones

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenacion de los transportes terrestres. Artículo 222.4 (BOE 31/07/1987).

Libro de ruta

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenacion de los transportes terrestres. Artículo 222.2 (BOE 31/07/1987).

Lista de control (mercancías peligrosas)

Resolución de 3 octubre 2001, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se modifica la lista de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 10/10/2001).

– M –

Máquinas frigoríficas

Resolución de 2 de febrero de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-133 en virtud del apartado 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 33, de 7 de febrero de 2003), relativo a derogaciones respecto del nombre y descripción de las máquinas frigoríficas (UN 2857), hecho en Madrid el 5 de junio de 2003 (BOE 19/02/2004).

Matriculación de los Vehículos de Transporte por Carretera

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenacion de los Transportes Terrestres. Disposición adicional 2 (BOE 31/07/1987).

Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 106 (BOE 31/12/1997).

Mediación entre usuarios y transportistas

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenacion de los Transportes Terrestres. Artículos 119 a 123 (BOE 31/07/1987).

Mercado del Transporte (Competencia y seguridad)

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el Mercado de Transporte por Carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 9/10/2003).

Resolución de 24 de junio de 2005, de la Dirección General de Ttransportes por Carretera, por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de junio de 2005, por el que se adoptan medidas en el sector del transporte por carretera para la mejora de sus condiciones de transparencia y de competencia (BOE 25/06/2005).

Mercado de los Transporte de Mercancías (UE)

Reglamento (CEE) núm. 881/92, del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros (DOCE 9/04/1992).

Mercancías (autorizaciones)

Orden de 28 febrero de 2000 por la que se modifica parcialmente la Orden de 24 de agosto de 1999 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (BOE 9/05/2000).

Orden de 4 de abril de 2000 por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera (BOE 13/04/2000).

Resolucion de 2 de abril de 1990, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se da publicidad al texto íntegro de la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 31 de julio de 1987, reguladora del régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de mercancías, con las modificaciones introducidas en el mismo por la de 28 de febrero de 1990 (BOE 10/04/1990).

Mercancías (transportes combinados UE)

Orden de 30 de septiembre de 1993 por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE (BOE 14/10/1993).

Mercancías (transporte internacional al amparo de los cuadernos TIR)

Decisión del Consejo de 28 de mayo de 2009 por la que se publica en forma consolidada el texto del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR) de 14 de noviembre de 1975, con sus correspondientes enmiendas (DOUE 26/06/2009).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975 relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda propuesta por la República Federal de Alemania al anexo 2 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983 y de 23 de marzo de 1987) puesta en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 23 de febrero de 1988 (BOE 15/03/1988).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975 relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda propuesta por Austria al artículo 18 y al anejo 1 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983) y puesta en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 23 de febrero de 1988 (BOE 15/03/1988).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975 relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda propuesta por los Países Bajos a los anejos 2 y 7 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983) y puesta en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 30 de marzo de 1989 (BOE 26/05/1990).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975 relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda al anejo 6 propuesta por el comité administrativo para el convenio TIR, 1975, en su 13 sesión, que tuvo lugar en Ginebra los 1 y 2 de noviembre de 1990, puesta en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 15 de febrero de 1991 (BOE 5/08/1991).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975 relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmiendas propuestas por Suecia a los anejos 2 y 7 (publicados en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983) y puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 21 de enero de 1992 (BOE 4/06/1993).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975 relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmiendas propuestas por Suecia al anexo 6 y puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 24 de marzo de 1993 (BOE 25/12/1993).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975 relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda propuesta por Suecia al artículo 16 del convenio y enmienda propuesta por los Países Bajos al anexo 8 del mencionado convenio, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 24 de marzo de 1993 (BOE 25/12/1993).

Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983), enmiendas a los anejos 1 y 6 propuestas por los Países Bajos, enmiendas al anejo 7 propuestas por Alemania y enmiendas a los anejos 2, 6 y 7 propuestas por Suecia, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 27 de abril de 1994 (BOE 12/04/1995).

Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983), enmiendas a los anexos 1, 4 y 6, propuestas por la República Federal de Alemania, Suecia y la Comunidad Europea, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 5 de abril de 1995 (BOE 16/01/1997).

Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983). Enmiendas al convenio TIR, 1975 adoptadas por el comité administrativo del convenio TIR, 1975 el 27 de junio de 1997 y puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 17 de noviembre de 1997 (BOE 5/02/1999).

Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983). Enmiendas a los anejos 1 y 6, al artículo 3 y a los anejos 2 y 7 del convenio TIR, adoptadas por el comité administrativo el 20 de octubre de 2000, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 12 de febrero de 2001 (BOE 6/06/2003).

Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983), enmiendas al párrafo 1 del artículo 26 del convenio

TIR, adoptadas por el comité administrativo el 26 de octubre de 2001, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 19 de junio de 2003 (BOE 26/07/2004).

Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983) enmiendas al anexo 6 relativo al artículo 38, párrafo 1, del convenio TIR, adoptadas por el comité administrativo el 25 de octubre de 2002, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 20 de junio de 2003 (BOE 27/07/2004).

Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983), enmiendas al anexo 6, relativo al artículo 2, párrafo 1(b) del anexo 2 del convenio TIR, adoptadas por el comité administrativo el 7 de febrero de 2003, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 23 de junio de 2003 (BOE 27/07/2004).

Mercancías peligrosas (Reglamento Nacional)

Real Decreto 74/1992, de 31 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC) (BOE 22/02/1992).

Real Decreto 599/1994, de 8 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 74/1992, de 31 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC) (BOE 14/05/1994)..

Orden de 23 de noviembre de 1994 por la que se modifica el Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), aprobado por el Real Decreto 74/1992, de 31 de enero (BOE 13/12/1994).

Orden 7 de febrero de 1996 por la que se modifican los anejos a y b del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), aprobado por el Real Decreto 74/1992, de 31 de enero (BOE 20/02/1996).

Mercancías peligrosas (transporte)

Decisión de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C(2010) 1610] (DOUE 83 de 30/03/2010).

Real Decreto 551/2006 de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español (BOE 12/05/2006).

Real Decreto 2115/1998, de 2 de octubre, sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 16/10/1998).

Resolución de 21 de noviembre de 2005 de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 30/11/2005).

Mercancías peligrosas (transporte internacional ADR)

Acuerdo Multilateral M-218, en virtud de la Sección 1.5.1 del Anexo A del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el "Boletín Oficial del Estado" número 182, de 29-07-2009), relativo al marcado (placas) de contenedores usados exclusivamente en una operación de transporte por carretera, hecho en Madrid el 19 de octubre de 2010 (BOE de 27/07/2011).

Enmiendas propuestas por Portugal al Anejo A del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (BOE 29/07/2009).

Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957. Texto refundido (BOE 19/09/1995).

Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado núm. 138, de 10 de junio de 1997). Enmiendas propuestas por Portugal a los an*ejos a y b del ADR (versión 1997) (BOE 10/06/1997).

Enmiendas propuestas por Portugal a los anejos a y b del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (BOE 21/03/2007).

Enmiendas propuestas por Portugal a los anejos a y b del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (BOE 21/01/2005).

Resolución de 25 de marzo de 2003, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-129 en virtud de la sección 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 33, de 7 de febrero de 2003), relativo a la aprobación de la homologación de todo tipo de vehículos de conformidad con el Eeglamento ECE núm. 105, modificado por la serie de enmiendas 01, hecho en Madrid el 27 de noviembre de 2002 (BOE 9/04/2003).

Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 33, de 7 de febrero de 2003), enmienda al anejo a (BOE 13/05/2005).

Corrección del Anexo A del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 69 de 21 de febrero de 2007 y número 87 de 11 de abril de 2007), comunicado por el Secretario General de las Naciones Unidas el 12 de febrero de 2007 (BOE 7/11/2007).

Corrección de errores de las Enmiendas propuestas por Portugal a los Anejos A y B del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (BOE 11/04/2007).

Enmiendas propuestas por Portugal a los anejos A y B del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (BOE 21/03/2007).

Reglamento (CE) n.º 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006, por el que se establece el segundo programa Marco Polo para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1382/2003 (DOUE 24/11/2006).

Acuerdo Multilateral M-178 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 18, de 21 de enero de 2005, relativo al idioma de las indicaciones a introducir en el documento de transporte, hecho en Madrid el 1 de marzo de 2006 (BOE 30/05/2006).

Acuerdo Multilateral M-171 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) sobre el transporte a granel en vehículos cubiertos de materias sólidas de las clases 6.1 y 8 del grupo de embalaje III, hecho en Madrid el 27 de enero de 2006 (BOE 7/04/2006).

Acuerdo Multilateral M-173 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el «Bo-

letín Oficial del Estado» número 18 de 21 de enero de 2005), relativo a los Códigos LQ4 y LQ5 del 3.4.6, hecho en Madrid el 30 de diciembre de 2005 (BOE 7/04/2006).

Resolución de 21 de noviembre de 2005 de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 30/11/2005).

Acuerdo multilateral M-168 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» núm. 18, de 21 de enero de 2005), relativo al transporte de productos farmacéuticos, listos para su consumo, hecho en Madrid el 21 de abril de 2004 (BOE 02/07/2005).

Acuerdo Multilateral M-170 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el «*Boletín Oficial del Estado*» número 18, de 21 de enero de 2005), relativo al transporte de peróxido de hidrógeno en solución acuosa (UN 2015) en cisternas portátiles cuyas características responden a la instrucción de transporte T9, hecho en Madrid el 10 de junio de 2005 (BOE 03/11/2005).

Resolución de 27 de abril de 2005, de la Secretaría general Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-165 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 18, de 21 de enero de 2005), relativo a la capacidad de la cantidad limitada (L_q) aplicable al UN 1791 grupo de embalaje III, hecho en Madrid el 23 de febrero de 2005 (BOE 6/05/2005).

Mercancías peligrosas y perecederas (transporte)

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 140 (BOE 8/10/1990).

Mercancías perecederas (transporte internacional ATP)

Anejos técnicos del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de mercancías perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), Ginebra, 1 de septiembre de 1970 (*Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976), actualizados a 1 de enero de 1998 (BOE 18/07/1998).

Enmiendas propuestas por Francia a los artículos 5 y 10(1) y por el Secretario General de las Naciones Unidas al anexo 1 del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de mercancías perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), Ginebra, 1 de septiembre de 1970 (*Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976) (BOE 9/11/1999).

Enmiendas al anejo I, apéndice 4 del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976) puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 27 de julio de 1999 y 11 de febrero de 2000, respectivamente (BOE 15/09/2001).

Enmiendas a los anejos 1 y 3 del Acuerdo sobre Transporte Internacional de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976) puestas en circulación por el Secretario General de Naciones Unidas el 12 de marzo de 2003 (BOE 4/10/2004).

Resolución de 16 de noviembre de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al Acuerdo sobre Transportes Internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en esos transportes (ATP), hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976) con las modificaciones introducidas el 7 de noviembre de 2003 (BOE 26/11/2004).

Enmiendas al anexo 1, apéndice 2 del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976) puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 19 de diciembre de 2003 (BOE 13/05/2005).

Mercancías perecederas (Vehículos)

Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes (BOE 21/10/2005).

Orden de 6 de julio de 1993 por la que se modifica el anexo del Real Decreto 2312/1985, de 24 de septiembre, por el que se aprueban las normas de homologación, ensayo e inspección del acondicionamiento térmico de los vehículos destinados al transporte de mercancías perecederas (BOE 20/07/1993).

Resolución de 24 de octubre de 2007, de la Secretaría General Técnica, relativa al Acuerdo sobre transportes internacionales de Mercancías Perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en esos transportes (ATP), y sus Anejos hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de noviembre de 1976 y 26 de noviembre de 2004) con las modificaciones introducidas el 30 de abril de 2007 (BOE 18/02/2008).

Reglamento (CE) n.º 37/2005 de la Comisión, de 12 de enero de 2005, relativo al control de las temperaturas en los medios de transporte y los locales de depósito y almacenamiento de alimentos ultracongelados destinados al consumo humano (DOUE 13/01/2005).

Mercancías y viajeros (autorizaciones)

Orden 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 de mercancías (BOE 8/03/1990).

Orden de 26 junio 2001 por la que se modifica parcialmente el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancías y viajeros por carretera (BOE 6/07/2001).

Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (BOE 28/03/2007).

Resolución de 7 de agosto de 1990, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se deja sin efecto el apartado octavo de la resolución de 24 de abril de 1984 sobre interpretación y aplicación de las Órdenes de 23 de diciembre de 1983 (BOE 10/09/1990).

Mérito del transporte terrestre

Real Decreto 1425/1997, de 15 de septiembre, por el que se crean la medalla y la placa al mérito del transporte terrestre (BOE 25/09/1997).

Orden de 29 de septiembre de 1997 por la que se regulan la concesión, las características y el uso de la medalla y la placa al mérito del transporte terrestre (BOE 6/10/1997).

Ministerio de Fomento

Real Decreto 30/2011, de 14 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (BOE de 19/01/2011).

Real Decreto 638/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (BOE 119 de 15/05/2010).

Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (BOE 30/06/2009).

Muestras para diagnóstico (mercancías peligrosas)

Resolución de 5 de julio de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-143 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 33, de 7 de febrero de 2003), relativo al transporte de muestras para diagnóstico, hecho en Madrid el 1 de marzo de 2004 (BOE 15/07/2004).

– N –

Nitrato de amonio (transporte)

Resolución de 2 de febrero de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-135 en virtud del apartado 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 33, de 7 de febrero de 2003), relativo al transporte de nitrato de amonio líquido (ONU 2426) en cisternas dedicadas, hecho en Madrid el 5 de junio de 2003 (BOE 18/02/2004).

– O –

Obligaciones de servicio público (UE)

Reglamento (CEE) núm. 1893/91, del Consejo, de 20 de junio de 1991, por el que se modifica el Reglamento (CEE) núm. 1191/69, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (BOE 29/06/1991).

Obras subterráneas para el transporte

Orden de 19 noviembre 1998 por la que se aprueba la instrucción para el proyecto, construcción y explotación de obras subterráneas para el transporte terrestre (IOS-98) (BOE 1/12/1998).

Organización del trabajo (UE)

Reglamento (CE) núm. 247/2003, de la Comisión, de 10 de febrero de 2003, relativo a la adopción de las características del módulo *ad hoc* 2004 sobre la organización del trabajo y la distribución del tiempo de trabajo previsto en el Reglamento (CE) núm. 577/98 del Consejo (DOUE 11/02/2003).

– P –

Pasos a nivel

Real Decreto 780/2001, de 6 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de pasos a nivel (BOE 18/07/2001).

Portugal (transportes)

Acuerdo entre el Reino de España y la República Portuguesa relativo a la creación de una comisión mixta en el ámbito de los transportes terrestres y las infraestructuras de transporte y protocolo, hecho en Salamanca el 26 de enero de 2000 (BOE 23/11/2001).

Precintados

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 217 a 221 (BOE 8/10/1990) (BOE 8/10/1990).

Principios generales de la Ley de Ordenación

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 3 y 4 (BOE 31/07/1987).

Procedimiento administrativo

Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común (BOE 20/08/1994).

Real Decreto 1778/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, las normas reguladoras de los procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones (BOE 20/08/1994).

Procedimiento sancionador

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 203 a 216 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común (BOE 20/08/1994).

Resolución de 12 de diciembre de 2001, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad a la conversión a euros de las cuantías exigibles por los procedimientos sancionadores tramitados por el Ministerio de Fomento y sus organismos y entidades dependientes (BOE 31/12/2001).

Programación y planificación

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 15 y 16 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 25 y 26 (BOE 8/10/1990).

Protección civil (véase Defensa)

– R –

Recintos cerrados

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Disposición adicional 6 (BOE 31/07/1987).

Recipientes vacíos (mercancías peligrosas)

Resolución de 16 de febrero de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-163 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 18, de 21 de enero de 2005), relativo al tipo de recipientes vacíos sin limpiar de la clase 2, hecho en Madrid el 7 de septiembre de 2004 (BOE 25/02/2005).

Régimen económico-financiero de los servicios de transporte

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 17 a 24 (BOE 31/07/1987).

Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Disposición adicional 24 (BOE 30/12/2000).

Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 80 (BOE 31/12/2001).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 9/10/2003).

Registro General de Transportistas y Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 49 y 50 (BOE 8/10/1990).

Residuos tóxicos y peligrosos

Orden de 12 de marzo de 1990 sobre traslados transfronterizos de residuos tóxicos y peligrosos (BOE 16/03/1990).

Resolución de 23 de octubre de 1991, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se determinan los pasos fronterizos para el traslado de residuos tóxicos y peligrosos (BOE 4/11/1991).

Instrumento de Ratificación de 7 de febrero de 1994, del Convenio, de 22 de marzo de 1989, sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, hecho en Basilea (BOE 22/09/1994).

Responsabilidad administrativa

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 3, 4 y 193 a 195 (BOE 8/10/1990).

– S –

Sanciones

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 143 a 146 (BOE 31/07/1987).

Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículos 105 y 106 (BOE 31/12/1997).

Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 65 (BOE 30/12/1999).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transportes por carretera por la que se modifica parcialmente la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 9/10/2003).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 201 y 202 (BOE 8/10/1990).

Resolución de 12 de diciembre de 2001, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad a la conversión a euros de las cuantías exigibles por los procedimientos sancionadores tramitados por el Ministerio de Fomento y sus organismos y entidades dependientes (BOE 31/12/2001).

Seguros

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 21 (BOE 31/07/1987).

Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Disposición adicional 24 (BOE 30/12/2000).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley

de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 5 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Servicios funerarios

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 139 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 927/1998, de 14 de mayo, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 26/05/1998).

Servicios internacionales

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 106 a 109 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 144 a 155 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 18/12/1999).

Servicios postales

Real Decreto 81/1999, de 22 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo del título II de la Ley 24/1998, de 13 de julio, del servicio postal universal y de liberalización de los servicios postales, en lo relativo a las autorizaciones para prestación de servicios y al registro general de empresas prestadoras de servicios postales (BOE 3/02/1999).

Servicios privados

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 100 a 105 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 156 a 158 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Servicios públicos discrecionales de viajeros y mercancías

Resolución de 10 de octubre de 2011, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establece la imagen distintiva de los autobuses adscritos a la red de servicios públicos de transporte regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado (BOE de 20/10/2011).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 90 a 99 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 109 a 122 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 18/12/1999).

Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de

2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DOUE 3/12/2007).

Servicios públicos regulares de viajeros

Resolución de 10 de octubre de 2011, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establece la imagen distintiva de los autobuses adscritos a la red de servicios públicos de transporte regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado (BOE de 20/10/2011).

Orden FOM/2833/2011, de 30 de septiembre, por la que se modifica el modelo de libro de reclamaciones aprobado por Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (BOE de 20/10/2011).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 67 a 89 (BOE 31/07/1987).

Ley 10/2003, de 20 de mayo, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes. Artículo 2 (BOE 21/05/2003).

Real Decreto-Ley 4/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes. Artículo 2 (BOE 24/07/2000).

Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DOUE 3/12/2007).

Servicios públicos regulares de viajeros (adjudicación)

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 66 a 74 (BOE 8/10/1990).

Servicios públicos regulares de viajeros (establecimiento)

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 61 a 65 (BOE 8/10/1990).

Servicios públicos regulares de viajeros (explotación)

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 75 a 91 (BOE 8/10/1990).

Servicios públicos regulares de viajeros (unificación y extinción)

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 92 a 97 (BOE 8/10/1990).

Servicios sanitarios

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 133 a 138 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 619/1998, de 17 de abril, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera (BOE 28/04/1998).

Orden de 3 de septiembre de 1998, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de

septiembre, en materia de transporte sanitario por carretera (BOE 8/10/1990) (BOE 8/09/1998).

Servicios turísticos

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 110 a 112 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 128 a 132 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 18/12/1999).

Servicios urbanos

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamen to de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Pleno. Sentencia 118/1996, de 27 de junio de 1996. Recursos de inconstitucionalidad 1.191/1987, 1.390/1987, 1.391/1987, 1.392/1987 y 1.393/1987 (acumulados). Promovidos, respectivamente, por el Gobierno contra la Ley 12/1987, de 25 de mayo, del Parlamento de Cataluña; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña; la Ley 16/1987, de 30 de julio; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio; por el Parlamento de Cataluña contra la Ley 16/1987, de 30 de julio, y por último, por el Parlamento de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, antes citada. Voto particular (BOE 29/07/1996).

Sistemas de transporte inteligente

Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DOUE 207 de 06/08/2010).

Sociedades de comercialización (véase cooperativas)

Subvenciones al servicio colectivo urbano

Ley 2/2004, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005. Artículo 88 (BOE 30/12/2004).

Sustitución de concesiones de transporte de viajeros

Orden de 14 de abril de 1988, de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera (BOE 18/04/1988).

Resolución de 30 de mayo de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se dictan normas de procedimiento en los expedientes de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, regulada por Orden de 14 de abril de 1988 (BOE 10/06/1988).

– T –

Tacógrafo

Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos para la instalación, verificación, control e inspección de tacógrafos digitales (BOE 16/04/2005).

Resolución de 20 de junio de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se da publicidad al convenio por el que se regula la encomienda de gestión de la Dirección General de Transportes por Carretera a la Fábrica Nacional de Moneda y Tim-

bre-Real Casa de la Moneda para el desarrollo del proyecto de ejecución y difusión del tacógrafo digital (BOE 20/07/2005).

Tarifas

Orden FOM/2069/2011, de 21 de julio, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE de 23/07/2011).

Orden FOM/3478/2010, de 29 de diciembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE de 10/01/2011).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Disposiciones adicionales 4 y 5 (BOE 31/07/1987).

Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 80 (BOE 31/12/2001).

Ley 2/2008, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2009 (BOE 24/12/2008).

Orden FOM/2039/2008, de 3 de julio, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 12/07/2008).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 28 a 29 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Real Decreto 366/2002, de 19 de abril, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 8/05/2002).

Orden de 8 de febrero de 1988, de revisión de tarifas de los servicios públicos regulares de transportes de viajeros por carretera (BOE 13/02/1988).

Orden de 15 de diciembre de 1988, sobre régimen tarifario de los servicios públicos de viajeros en vehículos de menos de diez plazas (BOE 28/12/1988).

Orden FOM/4247/2004, de 16 de diciembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 29/12/2004).

Orden FOM/207/2009, de 26 de enero, por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo (BOE 10/02/2009).

Tarjetas de transporte (véase autorizaciones)

Tasas

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Disposiciones adicionales 4 y 5 (BOE 31/07/1987).

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 27 (BOE 31/12/1996).

Resolución de 16 de junio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se establece el procedimiento para la presentación de la autoliquidación y las condiciones para el pago por vía telemática de diversas tasas correspondientes al Ministerio de Fomento (BOE 25(06/2005).

Teleféricos

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Disposición adicional 3 (BOE 31/07/1987).

Transitarios

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 126 (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 167 a 170 (BOE 8/10/1990).

Tránsitos nacionales (procedimientos simplificados)

Resolución de 24 de noviembre de 1997, del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, sobre procedimientos simplificados aplicables en los tránsitos nacionales (BOE 9/12/1997).

Transporte combinado (UE)

Reglamento (CE) núm. 685/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de abril de 2001, sobre la distribución entre los Estados miembros de las autorizaciones recibidas en virtud de los acuerdos entre la Comunidad Europea y la República de Bulgaria y entre la Comunidad Europea y la República de Hungría por los que se establecen determinadas condiciones para el transporte de mercancías por carretera y el fomento del transporte combinado (DOCE 18/04/2001).

Reglamento (CE) núm. 861/2004, del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se adapta el Reglamento (CE) núm. 685/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo en el sector de los transportes, con motivo de la adhesión de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia (DOUE 30/04/2004. Corrección de errores en DOUE 9/06/2004).

Transporte en automóviles ligeros

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 Transportes en Automóviles Ligeros (BOE 7/09/1989).

Transporte escolar y de menores

Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores (BOE 2/05/2001).

Real Decreto 894/2002, de 30 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores (BOE 31/05/2002).

Sentencia de 11 de abril de 2003, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, por la que se anula el párrafo segundo del artículo 14 y del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores (BOE 9/06/2003).

Transporte ferroviario

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 150 a 165 (BOE 31/07/1987).

Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 105 (BOE 31/12/1997).

Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Artículo 86 (BOE 31/12/1998).

Ley 4/2004, de 29 de diciembre, de modificación de tasas y de beneficios fiscales de acontecimientos de excepcional interés público (BOE 30/12/2004).

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOE 12/11/2009).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 223 a 299 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 1778/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común, las normas reguladoras de los procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones (BOE 20/08/1994).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 18/12/1999).

Real Decreto 780/2001, de 6 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de pasos a nivel (BOE 18/07/2001).

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario (BOE 18/11/2003).

Transporte internacional (cupos)

Orden de 22 de marzo de 1991, por la que se modifica la de 11 de febrero de 1988, por la que se regula la distribución de los cupos de autorizaciones de transporte internacional, tanto de contingentes bilaterales como del contingente comunitario y del de autorizaciones multilaterales CEMT (BOE 17/04/1991).

Orden de 27 de septiembre de 1991, que modifica la Orden de 11 de febrero de 1988, por la que se regula la distribución de los cupos de autorizaciones de transporte internacional, tanto de contingentes bilaterales como del contingente comunitario y de autorizaciones multilaterales CEMT (BOE 25/10/1991).

Resolución de 5 de mayo de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, sobre distribución de cupos de autorizaciones de transporte internacional (BOE 13/05/1988).

Transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (véase mercancías)

Transporte (mercancías peligrosas)

Resolución de 21 de noviembre de 1996, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 17/12/1996).

Transporte mixto

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 63.c) (BOE 31/07/1987).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 116.2 (BOE 8/10/1990).

Transporte pesado (UE)

Reglamento (CE) núm. 2888/2000, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, por el que se establece la distribución de permisos para los vehículos de transporte pesado de mercancías que circulen por Suiza (DOCE 30/12/2000).

Reglamento (CE) núm. 861/2004, del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se adapta

el Reglamento (CE) núm. 685/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo en el sector de los transportes, con motivo de la adhesión de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia (DOUE 30/04/2004. Corrección de errores en DOUE 9/06/2004).

Transporte por cuenta propia (UE)

Reglamento (CE) núm. 792/94, de la Comisión, de 8 de abril de 1994, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) núm. 3118/93, del Consejo, en lo que respecta a los transportistas de mercancías por carretera por cuenta propia (DOCE 9/04/1994).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Tercera), de 5 de febrero de 2008, por la que se fija la siguiente doctrina legal: «La infracción prevista en el art. 140.17 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres, en su redacción dada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, es imputable a aquellas Cooperativas de trabajo asociado que no asuman la posición porteadora en contratos de transportes realizados al amparo de sus autorizaciones por sus cooperativistas, aunque cada uno de éstos formen con su vehículo una explotación económica independiente y coticen al Régimen de Autónomos» (BOE 14/05/2008).

Transporte sucesivo

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículo 27 (BOE 8/10/1990).

Transporte de viajeros (autorizaciones)

Resolucion de 2 de abril de 1990, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se da publicidad al texto íntegro de la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 22 de febrero de 1988, sobre otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de viajeros, con las modificaciones introducidas en el mismo por la de 28 de febrero de 1990 (BOE 10/04/1990).

Orden FOM/2183/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús (BOE 25/07/2008).

Transporte de viajeros y mercancías (autorizaciones)

Orden 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 de mercancías (BOE 8/03/1990).

Orden de 26 junio 2001, por la que se modifica parcialmente el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancías y viajeros por carretera (BOE 6/07/2001).

Resolución de 7 de agosto de 1990, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se deja sin efecto el apartado octavo de la Resolución de 24 de abril de 1984, sobre interpretación y aplicación de las Órdenes de 23 de diciembre de 1983 (BOE 10/09/1990).

Resolución de 3 de septiembre de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, mediante la que se complementa lo dispuesto en la Resolución de 7 de agosto de 1990, por la que se dejo sin efecto el apartado octavo de la Resolución de 24 de abril de 1984 (BOE 19/09/1991).

Transportes (véase servicios)

Transportes internacionales (liberalización)

Orden de 18 de octubre de 1991, por la que se modifica la Orden de 30 de septiembre de 1986, por la que se liberalizan determinados transportes internaciones de viajeros y mer cancías (BOE 25/10/1991).

Resolución de 5 de noviembre de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se da publicidad al texto íntegro de la Orden de 30 de septiembre de 1986, por la que se liberalizan determinados transportes internacionales de viajeros y mercancías, con las modificaciones introducidas en el mismo por la de 18 de octubre de 1991 (BOE 26/11/1991).

Transportes regulares de uso especial

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 105 a 108 (BOE 8/10/1990).

Real Decreto 927/1998, de 14 de mayo, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 26/05/1998).

Transportes regulares temporales

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 103 a 104 (BOE 8/10/1990).

Transportistas (UE)

Reglamento (CEE) núm. 3118/93, del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DOCE 12/11/1991).

Reglamento (CE) núm. 3315/94, del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, que modifica el Reglamento (CEE) núm. 3118/93, por el que se aprueba las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DOCE 31/12/1994)..

Reglamento (CE) núm. 12/98, del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro /DOCE 8/01/1998)..

Transportistas (véase ayudas captación profesional, ejercicio profesional y compaginación de la vida familiar)

Tripulaciones de vehículos (transporte internacional AETR)

Acuerdo Europeo de 1 de julio de 1970, sobre trabajos de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), hecho en Ginebra. Enmiendas propuestas por Noruega, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 24 de julio de 1991 (BOE 30/06/1993).

Acuerdo Europeo sobre trabajos de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), hecho en Ginebra, el 1 de julio de 1970 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 18 de noviembre de 1976), enmiendas propuestas por Noruega, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 30 de agosto de 1993 (BOE 5/12/1995).

Túnez (transportes)

Instrumento de Ratificación de 1 de febrero de 1990, del acuerdo de 19 de febrero de 1987,

entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Túnez sobre transportes internacionales por carretera de personas y mercancías, hecho en Túnez (BOE 23/02/1990).

Turismos nuevos (venta o arrendamiento)

Orden PRE/29/2004, de 15 de enero, por la que se modifica el anexo III del Rreal Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento financiero en territorio español (BOE 19/01/2004).

– U –

Unificación alemana (UE)

Reglamento (CEE) núm. 3572/90, del Consejo, de 4 de diciembre de 1990, por el que se modifican, en razón de la unificación alemana, determinados Reglamentos, Directivas y Decisiones en el sector de los transportes por carretera, por ferrocarril y por vía navegable (DOCE 17/12/1990).

Usuarios

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Artículos 39 a 41 (BOE 31/07/1987).

– V –

Valores (véase fondos)

Vehículos (homologación)

Resolución de 25 de marzo de 2003, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-129 en virtud de la sección 1.5.1 del adr (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 33, de 7 de febrero de 2003), relativo a la aprobación de la homologación de todo tipo de vehículos de conformidad con el Reglamento ECE núm. 105, modificado por la serie de enmiendas 01, hecho en Madrid el 27 de noviembre de 2002 (BOE 9/04/2003).

Ventanas laterales traseras (plásticos adheridos)

Orden de 6 de junio de 2001, por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios delas ventanas laterales traseras y a los de la luneta trasera de los vehículos de motor en servicio (BOE 19/06/2001).

Orden ITC/2664/2004, de 2 de agosto, por la que se modifica la Orden de 6 de junio de 2001, por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de las ventanas laterales traseras y a los de la luneta trasera de los vehículos de motor en servicio (BOE 7/08/2004).

Viajeros en autobús (autorizaciones)

Orden de 23 de julio de 1997, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús (BOE 30/07/1997).

Viajeros (transporte internacional)

Orden de 6 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de viajeros por carretera (BOE 13/05/1999).

Visados

Orden de 28 de diciembre de 1990, sobre periodicidad y plazos de visado de las autorizaciones de transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo (BOE 19/01/1991).

Resolución de 19 de abril de 1991, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se aclara la Orden de 28 de diciembre de 1990 (BOE 7/05/1991).

Resolución de 19 de septiembre de 1995, de la Dirección General del Transporte Terrestre, sobre realización del visado de las autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte (BOE 2/10/1995).

Relación cronológica de disposiciones sobre transportes por carreteras

(El texto completo de las disposiciones que se relacionan en este apartado, puede consultarse en las páginas de Internet del Boletín Oficial del Estado, www.boe.es

– 2011 –

Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE de 24/11/2011).

Real Decreto 1387/2011, de 14 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE de 29/10/2011).

Resolución de 10 de octubre de 2011, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establece la imagen distintiva de los autobuses adscritos a la red de servicios públicos de transporte regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado (BOE de 20/10/2011).

Orden FOM/2833/2011, de 30 de septiembre, por la que se modifica el modelo de libro de reclamaciones aprobado por Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (BOE de 20/10/2011).

Acuerdo Multilateral M-218, en virtud de la Sección 1.5.1 del Anexo A del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el "Boletín Oficial del Estado" número 182, de 29-07-2009), relativo al marcado (placas) de contenedores usados exclusivamente en una operación de transporte por carretera, hecho en Madrid el 19 de octubre de 2010 (BOE de 27/07/2011).

Orden FOM/2069/2011, de 21 de julio, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE de 23/07/2011).

Orden FOM/2015/2011, de 30 de junio, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre (BOE de 18/07/2011).

Ley 10/2009, de 30 de noviembre, de Creación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia y modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera (BOE de 15/02/2011).

Real Decreto 30/2011, de 14 de enero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (BOE de 19/01/2011).

– 2010 –

Orden FOM/3478/2010, de 29 de diciembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE de 10/01/2011).

Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías (BOE de 31/12/2010).

Orden FOM/3191/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera. (BOE de 11/12/2010)

Orden FOM/3192/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad (BOE de 11/12/2010).

Orden FOM/3193/2010, de 1 de diciembre, por la que se convocan ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera (BOE de 11/12/2010).

Orden FOM/2607/2010, de 1 de octubre, por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera (BOE de 08/10/2010).

Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DOUE 207 de 06/08/2010).

Orden FOM/2209/2010, de 27 de julio, por la que se otorgan las ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre (BOE de 11/08/2010).

Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DOUE 204 de 05/08/2010).

Orden FOM/1958/2010, de 1 de julio, por la que se otorgan las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad, reguladas por la Orden FOM/3218/2009, de 17 de noviembre (BOE de 19/07/2010).

Orden FOM/1477/2010, de 19 de mayo, por la que se otorgan las ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operan en el sector del transporte por carretera reguladas por la Orden FOM/3743/2004, de 28 de octubre (BOE de 07/06/2010).

Real Decreto 638/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (BOE 119 de 15/05/2010).

Real Decreto 367/2010, de 26 de marzo, de modificación de diversos reglamentos del área de medio ambiente para su adaptación a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, y a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley de libre acceso a actividades de servicios y su ejercicio (BOE 75 de 27/03/2010).

Decisión de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C(2010) 1610] (DOUE 83 de 30/03/2010).

Resolución IRP/77/2010, de 19 de enero, por la que se establecen medidas de regulación de la circulación y del transporte de mercancías por las carreteras de Cataluña para el 2010 (BOE 35 de 09/02/2010).

Reglamento (CE) nº 67/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009 por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas (DOUE 27 de 30/01/2010).

– 2009 –

Orden FOM/3370/2009, de 2 de diciembre, por la que se determinan los órganos competentes para el otorgamiento y la tramitación de las ayudas para la formación en el transporte por carretera y para las sociedades de garantía recíproca que operen en este sector (BOE 15/12/2009).

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (BOE 12/11/2009).

Resolución de 15 de julio de 2009, de la Secretaría General de Industria, por la que se modifica el anexo III de la Orden ITC/3750/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los sistemas de medida en camiones cisterna para líquidos de baja viscosidad (menor o igual que 20 mPa·s) (BOE 22/08/2009).

Enmiendas propuestas por Portugal al Anejo A del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (BOE 29/07/2009).

Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (BOE 30/06/2009).

Decisión del Consejo de 28 de mayo de 2009 por la que se publica en forma consolidada el texto del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR) de 14 de noviembre de 1975, con sus correspondientes enmiendas (DOUE 26/06/2009).

Reglamento (CE) n.º 498/2009 de la Comisión, de 12 de junio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n.º 639/2003 por el que se establecen disposiciones específicas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1254/1999 del Consejo por lo que respecta a los requisitos para la concesión de restituciones por exportación en relación con el bienestar de los animales vivos de la especie bovina durante su transporte (DOUE 13/06/2009).

Reglamento (CE) n.º 436/2009 de la Comisión, de 26 de mayo de 2009, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 479/2008 del Consejo en lo que respecta al registro vitícola, a las declaraciones obligatorias y a la recopilación de información para el seguimiento del mercado, a los documentos que acompañan al transporte de productos y a los registros que se han de llevar en el sector vitivinícola (DOUE 27/05/2009).

Orden EHA/1420/2009, de 22 de mayo, por la que se modifica la lista de entidades contratantes que figuran en la disposición adicional segunda de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (BOE 2/06/2009).

Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras (BOE 8/05/2009).

Resolución de 27 de febrero de 2009, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se señalan las características de los vehículos que, de ordinario, se incluirán en los pliegos de prescripciones técnicas de los procedimientos para la adjudicación de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera permanentes de uso general de competencia estatal (BOE 15/04/2009).

Real Decreto 363/2009, de 20 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1559/2005, de 23 de diciembre, sobre condiciones básicas que deben cumplir los centros de limpieza y desinfección de los vehículos dedicados al transporte por carretera en el sector ganadero y el Real Decreto 751/2006, de 16 de junio, sobre autorización y registro de transportistas y medios de transporte de animales y por el que se crea el Comité español de bienestar y protección de los animales de producción (BOE 27/03/2009).

Orden FOM/287/2009, de 9 de febrero, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de prestación de caución a favor de personas no residentes en territorio español que cometan infracciones en España en materia de transporte (BOE 17/02/2009).

Orden FOM/207/2009, de 26 de enero, por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo (BOE 10/02/2009).

– 2008 –

Ley 2/2008, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2009 (BOE 24/12/2008).

Orden FOM/3591/2008, de 27 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera (BOE 11/12/2008).

Enmiendas a los anejos 1 y 4 del Convenio Aduanero sobre contenedores, hecho en Ginebra el 2 de diciembre de 1972 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 12 de marzo de 1976 y 15 de marzo de 1988), adoptadas en Ginebra el 20 de abril de 2007 (BOE 2/12/2008).

Sentencia del Tribunal Supremo (sala Tercera), de 17 de octubre de 2007, por la que se fija la siguiente doctrina legal: «Las Administraciones autonómicas que hayan asumido las competencias correspondientes en materia de transportes terrestres son asimismo competentes para sancionar las infracciones muy graves tipificadas en el artículo 140.b) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (ulteriormente artículo 140.20 tras la reforma por la Ley 29/2003, de 8 de octubre) que impliquen un exceso sobre los tiempos máximos de conducción o una minoración sobre los tiempos de descanso reglamentariamente establecidos» (BOE 22/11/2008).

Reglamento (CE) n.º 1100/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, sobre la eliminación de controles practicados en las fronteras de los (19) Estados miembros en el transporte por carretera y por vía navegable (Versión codificada) (DOUE 14/11/2008).

Real Decreto 1579/2008, de 26 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y se regulan determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario (BOE 4/10/2008).

Orden FOM/2180/2008, de 22 de julio, por la que se establece una cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos de viajeros por carretera (BOE 27/07/2008).

Orden FOM/2183/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús (BOE 25/07/2008).

Orden PRE/1773/2008, de 20 de junio, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se toma conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera de 19 de junio de 2008 (BOE 21/06/2008).

Orden PRE/1664/2008, de 13 de junio, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se toma conocimiento del Acuerdo de la Administración General del Estado con el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera de 11 de junio de 2008 (BOE 14/06/2008).

Reglamento (CE) n.º 569/2008 del Consejo, de 12 de junio de 2008, por el que se modifica el Reglamento n.º 11 relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del artículo 79, apartado 3, del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea (DOUE 20/06/2008).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Tercera), de 5 de febrero de 2008, por la que se fija la siguiente doctrina legal: «La infracción prevista en el art. 140.17 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres, en su redacción dada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, es imputable a aquellas Cooperativas de trabajo asociado que no asuman la posición porteadora en contratos de transportes realizados al amparo de sus autorizaciones por sus cooperativistas, aunque cada uno de éstos formen con su vehículo una explotación económica independiente y coticen al Régimen de Autónomos» (BOE 14/05/2008).

Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (BOE 25/07/2008).

Orden FOM/2039/2008, de 3 de julio, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 12/07/2008).

Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos (BOE 20/03/2008).

Resolución de 24 de octubre de 2007, de la Secretaría General Técnica, relativa al Acuerdo sobre transportes internacionales de Mercancías Perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en esos transportes (ATP), y sus Anejos hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de noviembre de 1976 y 26 de noviembre de 2004) con las modificaciones introducidas el 30 de abril de 2007 (BOE 18/02/2008).

Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE 22/01/2008).

– 2007 –

Reglamento (CE) n.º 1432/2007 de la Comisión, de 5 de diciembre de 2007, por el que se modifican los anexos I, II y VI del Reglamento (CE) n.º 1774/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que atañe al marcado y transporte de subproductos animales (DOUE 06/12/2007).

Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad (BOE 4/12/2007).

Reglamento (CE) n.º 1304/2007 de la Comisión, de 7 de noviembre de 2007, que modifica la Directiva 95/64/CE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1172/98 del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 91/2003 y (CE) n.º 1365/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a la NST 2007 como única clasificación para las mercancías transportadas en determinados medios de transporte (DOUE 08/11/2007).

Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DOUE 3/12/2007).

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Tercera), de 17 de octubre de 2007, por la que se fija la siguiente doctrina legal: «Las Administraciones autonómicas que hayan asumido las competencias correspondientes en materia de transportes terrestres son asimismo competentes para sancionar las infracciones graves tipificadas en el artículo 141.h) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (ulteriormente recogidas en otros apartados de los artículos 140 y 141 de dicha Ley tras su reforma por la Ley 29/2003, de 8 de octubre)» (BOE 18/12/2007).

Corrección del Anexo A del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 69 de 21

de febrero de 2007 y número 87 de 11 de abril de 2007), comunicado por el Secretario General de las Naciones Unidas el 12 de febrero de 2007 (BOE 7/11/2007).

Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (BOE 31/10/2007).

Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera (BOE 2/08/2007).

Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera (BOE 18/07/2007).

Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo (BOE 12/07/2007).

Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (BOE 15/06/2007).

Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera (BOE 26/05/2007).

Corrección de errores de las Enmiendas propuestas por Portugal a los Anejos A y B del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (BOE 11/04/2007).

Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (BOE 28/03/2007).

Enmiendas propuestas por Portugal a los anejos A y B del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 (BOE 21/03/2007).

Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), hecho en Ginebra el 1 de julio de 1970 (publicado en el «Boletín Oficial del Estado», de 18 de noviembre de 1976). Enmiendas propuestas por Francia al Anejo del Acuerdo y a los Apéndices del Anejo. Puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 24 de junio de 2005 (BOE 23/02/2007).

Resolución de 25 de enero de 2007, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se rectifican los modelos oficiales de certificados de capacitación profesional previstos en el anexo A de la Orden de 28 de mayo de 1999 (BOE 22/02/2007).

– 2006 –

Ley 17/2006, de 29 de diciembre, de Medidas urgentes en el sector del transporte interurbano de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón (BOE 21/02/2007).

Sentencia del Tribunal Constitucional 352/2006 (Pleno), de 14 de diciembre de 2006. Cuestión de inconstitucionalidad 2096/1999. Planteada por la Audiencia Provincial de Barcelona en relación con el párrafo tercero del artículo 38.1 de la Ley 16/1987, de ordenación de los transportes terrestres, en la redacción de la Ley 13/1996, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Supuesta vulneración del derecho a la tutela judicial efectiva (acceso a la justicia): ley que somete a arbitraje las controversias nacidas de contratos de transporte menores salvo declaración en contra (STC 174/1995) (BOE 16/01/2007).

Orden FOM/4128/2006, de 15 de diciembre, por la que se convocan para el año 2007 ayudas para la formación en relación con el transporte por carretera (BOE 9/01/2007).

Orden FOM/3974/2006, de 15 de diciembre, por la que se convoca para el año 2007, el otorgamiento de ayudas a las sociedades de garantía recíproca que operen en el sector del transporte por carretera (BOE 29/12/2006).

Real Decreto 1541/2006, de 15 de diciembre, de traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Ciudad de Ceuta, en materia de transportes por carretera y por cable (BOE 28/12/2006).

Orden FOM/3930/2006, de 21 de diciembre sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo (BOE 27/12/2006).

Resolución de 23 de noviembre de 2006, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se publica el acuerdo por el que se regula la encomienda de gestión del Ministerio de Fomento a la Sociedad Mercantil Estatal Ingeniería y Economía del Transporte, S. A., para la «Elaboración de un plan para el control integral de las subvenciones a la formación» (BOE 5/12/2006).

Real Decreto 1337/2006, de 21 de noviembre, de traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Ciudad de Melilla, en materia de transportes por carretera y por cable (BOE 1/12/2006).

Ley 8/2006, de 18 de octubre, de transporte interurbano por carretera de La Rioja (17/11/2006).

Real Decreto 1225/2006 de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE 15/11/2006).

Acuerdo Multilateral ADR M-177 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), publicado en el «Boletín Oficial del Estado» n.º 18, de 21 de enero de 2005, relativo al documento de transporte en operaciones de venta en ruta, hecho en Madrid el 23 de junio de 2006 (14/11/2006).

Reglamento (CE) n.º 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006, por el que se establece el segundo programa Marco Polo para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1382/2003 (DOUE 24/11/2006).

Ley 3/2006, de 8 de mayo, de creación de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia (BOE 8/11/2006).

Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos (BOE 19/07/2006).

Ley 25/2006, de 17 de julio, por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera (BOE 18/07/2006).

Ley 8/2006, de 14 de junio, de Creación del Consorcio de Transportes de Mallorca (BOE 17/06/2006).

Acuerdo Multilateral M-178 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 18, de 21 de enero de 2005, relativo al idioma de las indicaciones a introducir en el documento de transporte, hecho en Madrid el 1 de marzo de 2006 (BOE 30/05/2006).

Real Decreto 551/2006 de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español (BOE 12/05/2006).

Reglamento (CE) n.º 643/2006 de la Comisión, de 27 de abril de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1622/2000, que fija determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1493/1999, por el que se establece la organización común del mercado vitivinícola, e introduce un código comunitario de prácticas y tratamientos enológicos, y el Reglamento (CE) n.º 884/2001, por el que se establecen disposiciones de aplicación para los documentos que acompañan al transporte de productos del sector vitivinícola y para los registros que se han de llevar en dicho sector (DOUE 28/04/2006).

Acuerdo Multilateral M-171 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) sobre el transporte a granel

en vehículos cubiertos de materias sólidas de las clases 6.1 y 8 del grupo de embalaje III, hecho en Madrid el 27 de enero de 2006 (BOE 7/04/2006).

Acuerdo Multilateral M-173 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 18 de 21 de enero de 2005), relativo a los Códigos LQ4 y LQ5 del 3.4.6, hecho en Madrid el 30 de diciembre de 2005 (BOE 7/04/2006).

Acuerdo Multilateral M-175 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) relativo al transporte de dióxido de carbono en botellas de hasta 500 ml, hecho en Madrid el 27 de enero de 2006 (BOE 7/04/2006).

Reglamento (CE) n.º 354/2006 de la Comisión, de 28 de febrero de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n.º 639/2003, por el que se establecen disposiciones específicas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1254/1999 del Consejo por lo que respecta a los requisitos para la concesión de restituciones por exportación en relación con el bienestar de los animales vivos de la especie bovina durante su transporte (DOUE 01/03/2006).

Reglamento (CE) n.º 197/2006 de la Comisión, de 3 de febrero de 2006, relativo a medidas transitorias con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1774/2002 relativas a la recogida, el transporte, el tratamiento, la utilización y la eliminación de antiguos alimentos (DOUE 04/02/2006).

– 2005 –

Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de ordenación del transporte de personas por carretera en Castilla-La Mancha (BOE 23/02/2006).

Real Decreto 1559/2005, de 23 de diciembre, sobre condiciones básicas que deben cumplir los centros de limpieza y desinfección de los vehículos dedicados al transporte por carretera en el sector ganadero (BOE 30/12/2005. Corrección de errores BOE 9/02/2006).

Orden FOM/3947/2005, de 9 de diciembre, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (BOE 19/12/2005).

Orden FOM/3946/2005, de 9 de diciembre, por la que se establece una cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos discrecionales de viajeros por carretera en autobús (BOE 19/12/2005).

Orden FOM/3944/2005 de 9 de diciembre, por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad (BOE 17/12/2005).

Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos (BOE 3/12/2005).

Orden FOM/3669/2005 de 24 de noviembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 26/11/2005).

Resolución de 21 de noviembre de 2005 de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 30/11/2005).

Orden FOM/3669/2005, de 24 de noviembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 26/11/2005).

Acuerdo Multilateral M-170 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 18, de 21 de enero de 2005), relativo al transporte de peróxido de hidrógeno en solución acuosa (UN 2015) en cisternas portátiles cuyas características responden a la instrucción de transporte T9, hecho en Madrid el 10 de junio de 2005 (BOE 03/11/2005).

Reglamento (CE) n.º 1775/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, sobre las condiciones de acceso a las redes de transporte de gas natural (DOUE 03/11/2005).

Acuerdo multilateral M-168 en virtud de la Sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» núm. 18, de 21 de enero de 2005), relativo al transporte de productos farmacéuticos, listos para su consumo, hecho en Madrid el 21 de abril de 2004 (BOE 02/07/2005).

Reglamento (CE) n.º 37/2005 de la Comisión, de 12 de enero de 2005, relativo al control de las temperaturas en los medios de transporte y los locales de depósito y almacenamiento de alimentos ultracongelados destinados al consumo humano (DOUE 13/01/2005).

Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes (BOE 21/10/2005).

Orden ITC/2765/2005, de 2 de septiembre, por la que se modifican los anexos I, II y IV, del Real Decreto 948/2003, de 18 de julio (BOE 6/09/2005).

Resolución de 24 de junio de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros, de 24 de junio de 2005, por el que se adoptan medidas en el sector del transporte por carretera para la mejora de sus condiciones de transparencia y de competencia (BOE 25/06/2005).

Resolución de 20 de junio de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se da publicidad al convenio por el que se regula la encomienda de gestión de la Dirección General de Transportes por Carretera a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre-Real Casa de la Moneda para el desarrollo del proyecto de ejecución y difusión del tacógrafo digital (BOE 20/07/2005).

Resolución de 16 de junio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se establece el procedimiento para la presentación de la autoliquidación y las condiciones para el pago por vía telemática de diversas tasas correspondientes al Ministerio de Fomento (BOE 25/06/2005).

Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo, por la que se regula el Comité Nacional del Transporte por Carretera (BOE 17/05/2005).

Resolución de 27 de abril de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-165 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* núm. 18, de 21 de enero de 2005), relativo a la capacidad de la cantidad limitada (L_q) aplicable al UN 1791 grupo de embalaje III, hecho en Madrid el 23 de febrero de 2005 (BOE 12/05/2005).

Resolución de 25 de abril de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-157 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* número 18, de 21 de enero de 2005), relativo a una derogación de la instrucción de embalaje P802, hecho en Madrid el 23 de febrero de 2005 (BOE 6/05/2005).

Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos para la instalación, verificación, control e inspección de tacógrafos digitales (BOE 16/04/2005).

Resolución de 11 de marzo de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-164 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* núm. 18, de 21 de enero de 2005), relativo al transporte de sólidos en cisternas de código de cisterna (L), hecho en Madrid el 27 de diciembre de 2004 (BOE 24/03/2005).

Orden FOM/712/2005, de 7 de marzo, por la que se aprueba la delegación de competencias en relación con el ejercicio de la potestad sancionadora (BOE 23/03/2005).

Orden FOM/489/2005, de 22 de febrero, sobre delegación de competencias en materia de recursos administrativos y otros procedimientos de revisión en el ámbito del departamento (BOE 3/03/2005).

Resolución de 16 de febrero de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-163 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* núm. 18, de 21 de enero de 2005), relativo al tipo de recipientes vacíos sin limpiar de la clase 2, hecho en Madrid el 7 de septiembre de 2004 (BOE 25/92/2005).

Real Decreto 8/2005, de 14 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, por el que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE 26/01/2005).

Resolución de 11 de enero de 2005, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-160 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* núm. 33, de 7 de febrero de 2003), relativo al tipo de recipientes utilizados en globos aerostáticos y dirigibles de aire caliente, hecho en Madrid el 7 de septiembre de 2004 (BOE 31/01/2005).

– 2004 –

Ley 4/2004, de 29 de diciembre, de modificación de tasas y de beneficios fiscales de acontecimientos de excepcional interés público (BOE 30/12/2004).

Ley 2/2004, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 (BOE 28/12/2004).

Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre, por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (BOE 14/01/2005).

Orden FOM/4247/2004, de 16 de diciembre, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 29/12/2004).

Enmiendas propuestas por Portugal a los anejos a y b del Ecuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra, el 30 de septiembre de 1957 (15 de diciembre de 2004) (BOE 21/01/2005).

Resolución de 16 de noviembre de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en esos transportes (ATP), hecho en Ginebra, el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976) con las modificaciones introducidas el 7 de noviembre de 2003 (BOE 26/11/2004).

Orden INT/3716/2004, de 28 de octubre, por la que se publican las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (BOE 16/11/2004).

Orden FOM/3564/2004, de 19 de octubre, sobre delegación de competencias en relación con los servicios comunes del Ministerio de Fomento y en el ámbito de la subsecretaría (BOE 3/11/2004).

Orden FOM/3029/2004, de 21 de septiembre, sobre delegación de atribuciones en el Secretario General de Transportes y los Directores Generales de Transportes por Carretera, de la Marina Mercante y de Aviación Civil (BOE 23/09/2004).

Orden ITC/2664/2004, de 2 de agosto, por la que se modifica la Orden de 6 de junio de 2001, por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de las ventanas laterales traseras y a los de la luneta trasera de los vehículos de motor en servicio (BOE 7/08/2004).

Acuerdo multilateral M-159 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* número 33, de 7 de febrero de 2003), relativo a las disposiciones técnicas relacionadas con la estabilidad lateral de vehículos cisterna, hecho en Madrid el 22 de julio de 2004 (BOE 28/10/2004).

Resolución de 5 de julio de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-143 en virtud de la sección 1.5.1 del Acuerdo Europeo sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* número 33, de 7 de febrero de 2003), relativo al transporte de muestras para diagnóstico, hecho en Madrid el 1 de marzo de 2004 (BOE 15/07/2004).

Reglamento (CE) núm. 863/2004, del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se adapta el Reglamento (CE) núm. 2327/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, en el sector del transporte, con motivo de la adhesión de la República Checa, de Estonia, de Chipre, de Letonia, de Lituania, de Hungría, de Malta, de Polonia, de Eslovenia y de Eslovaquia (DOUE 30/04/2004. Corrección de errores DOUE 9/06/2004).

Reglamento (CE) núm. 862/2004, del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se adapta el Reglamento (CE) núm. 2888/2000, del Parlamento Europeo y del Consejo, en el sector del transporte, con motivo de la adhesión de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia (DO L 161 de 30.4.2004) (BOE /2004).

Reglamento (CE) núm. 861/2004, del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se adapta el Reglamento (CE) núm. 685/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, en el sector de los transportes, con motivo de la adhesión de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia ((DOUE 30/04/2004. Corrección de errores DOUE 9/06/2004).

Reglamento (CE) núm. 642/2004, de la Comisión, de 6 de abril de 2004, relativo a las exigencias de precisión aplicables a los datos recogidos en virtud del Reglamento (CE) núm. 1172/98, del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOUE 7/04/2004).

Reglamento (CE) núm. 432/2004, de la Comisión, de 5 de marzo de 2004, por el que se adapta por octava vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOUE 10/03/2004).

Orden FOM/605/2004, de 27 de febrero, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 9/03/2004).

Resolución de 2 de febrero de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-135 en virtud del apartado 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,*

número 33, de 7 de febrero de 2003), relativo al transporte de nitrato de amonio líquido (ONU 2426) en cisternas dedicadas, hecho en Madrid el 5 de junio de 2003 (BOE 19/02/2004).

Resolución de 2 de febrero de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-133 en virtud del apartado 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* número 33, de 7 de febrero de 2003), relativo a derogaciones respecto del nombre y descripción de las máquinas frigoríficas (UN 2857), hecho en Madrid el 5 de junio de 2003 (BOE 19/02/2004).

Resolución de 2 de febrero de 2004, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-136 en virtud del apartado 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* número 33, de 7 de febrero de 2003), relativo al transporte de ácido nítrico, fumante rojo (ONU 2032) en embalajes compuestos de recipiente interior de plástico con bidón exterior de plástico (6HH1), hecho en Madrid el 5 de junio de 2003 (BOE 18/02/2004).

Orden PRE/29/2004, de 15 de enero, por la que se modifica el anexo III del Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento financiero en territorio español (BOE 19/01/2004).

Reglamento (CE) núm. 29/2004, de la Comisión, de 8 de enero de 2004, por el que se adoptan las especificaciones del módulo *ad hoc* 2005 relativo a la compaginación de la vida profesional y la vida familiar previsto por el Reglamento (CE) núm. 577/98, del Consejo (BOE 9/01/2004).

– 2003 –

Reglamento (CE) núm. 2327/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de diciembre de 2003, por el que se instaura un sistema provisional de puntos aplicable a los camiones que transiten por Austria para 2004 en el marco de una política de transporte sostenible (BOE 31/12/2003).

Enmiendas al anexo 1, apéndice 2 del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976) puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 19 de diciembre de 2003 (BOE 13/05/2005).

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario (BOE 18/11/2003).

Resolución de 27 de octubre de 2003, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se dictan reglas para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 de la Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (BOE 13/11/2003).

Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 9/10/2003).

Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte (BOE 10/10/2003).

Reglamento (CE) núm. 1882/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de septiembre de 2003 sobre la adaptación a la Decisión 1999/468/CE, del Consejo, de las disposiciones relativas a los comités que asisten a la comisión en el ejercicio de sus competencias de ejecución previstas en los actos sujetos al procedimiento establecido en el artículo 251 del tratado CE (DOUE 31/10/2003).

Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación, de cisternas de mercancías peligrosas (BOE 6/08/2003).

Resolución de 27 de noviembre de 2003, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-145 en virtud del apartado 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* número 33, de 7 de febrero de 2003), relativo a las disposiciones técnicas relacionadas con la estabilidad lateral de vehículos cisterna, hecho en Madrid el 30 de junio de 2003 (BOE 9/12/2003).

Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos tir hecho en ginebra el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983), enmiendas al anexo 6, relativo al artículo 2, párrafo 1(b) del anexo 2 del convenio tir, adoptadas por el comité administrativo el 7 de febrero de 2003, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 23 de junio de 2003 (BOE 26/07/2004).

Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra, el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983) enmiendas al anexo 6 relativo al artículo 38, párrafo 1, del Convenio TIR, adoptadas por el Comité Administrativo, el 25 de octubre de 2002, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 20 de junio de 2003 (BOE 27/07/2004).

Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en ginebra el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983), enmiendas al párrafo 1 del artículo 26, del Convenio TIR, adoptadas por el Comité Administrativo, el 26 de octubre de 2001, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 19 de junio de 2003 (BOE 26/07/2004).

Ley 10/2003, de 20 de mayo, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes (BOE 21/05/2003).

Sentencia de 11 de abril de 2003, de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, por la que se anula el párrafo segundo del artículo 14 y del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores (BOE 9/06/2003).

Resolución de 25 de marzo de 2003, de la Secretaría General Técnica, relativa al acuerdo multilateral M-129 en virtud de la sección 1.5.1 del ADR (publicado en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 33, de 7 de febrero de 2003), relativo a la aprobación de la homologación de todo tipo de vehículos de conformidad con el Reglamento ECE núm. 105, modificado por la serie de enmiendas 01, hecho en Madrid el 27 de noviembre de 2002 (BOE 9/04/2003).

Enmiendas a los anejos 1 y 3 del Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), hecho en Ginebra, el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976) puestas en circulación por el Secretario General de Naciones Unidas el 12 de marzo de 2003 (BOE 4/10/2004).

Reglamento (CE) núm. 247/2003, de la Comisión, de 10 de febrero de 2003, relativo a la adopción de las características del módulo *ad hoc* 2004 sobre la organización del trabajo y la distribución del tiempo de trabajo previsto en el Reglamento (CE) núm. 577/98, del Consejo (DOUE 11/02/2003).

Orden FOM/238/2003, de 31 de enero, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera (BOE 13/02/2003).

Enmiendas propuestas por Portugal a los anejos a y b del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra, el 30 de septiembre de 1957 (20 de enero de 2003) (BOE 7/02/2003).

– 2002 –

Reglamento (CE) núm. 6/2003, de la Comisión, de 30 de diciembre de 2002, relativo a la difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 4/01/2003).

Orden FOM/3399/2002, de 20 de diciembre, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países (BOE 9/01/2003).

Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (BOE 9/01/2003).

Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos (BOE 15/11/2002).

Ley 39/2002, de 28 de octubre, de transposición al ordenamiento jurídico español de diversas directivas comunitarias en materia de protección de los intereses de los consumidores y usuarios (BOE 29/10/2002).

Real Decreto 894/2002, de 30 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores (BOE 31/08/2002).

Orden INT/1950/2002, de 31 de julio, por la que se establecen determinadas medidas en relación con los vehículos de transporte de fondos, valores y objetos valiosos (BOE 1/08/2002).

Reglamento (CE) núm. 1360/2002, de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 5/08/2002).

Real Decreto 366/2002, de 19 de abril, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 8/05/2002).

Acuerdo multilateral M-80 relativo a la clasificación de los contaminantes del medio acuático, así como de sus soluciones y mezclas, que no puedan ser clasificados en las clases 1 a 8 o en los demás apartados de la clase 9, que deroga determinadas disposiciones del ane jo a del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por ca rretera (ADR) (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* número 70, de 22 de marzo de 2002) (4 de abril de 2002) (BOE 23/04/2002).

Enmiendas propuestas por Portugal a los anejos a y b del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra, el 30 de septiembre de 1957 (11 de marzo de 2002) (BOE 22/03/2002).

Reglamento (CE) núm. 484/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 1 de marzo de 2002, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) núm. 881/92 y (CEE) núm. 3118/93, del Consejo, con objeto de establecer un certificado de conductor (DOCE 19/03/2002).

– 2001 –

Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social (BOE 31/12/2001).

Resolución de 12 de diciembre de 2001, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad a la conversión a euros de las cuantías exigibles por los procedimientos sancionadores tramitados por el Ministerio de Fomento y sus organismos y entidades dependientes (BOE 31/12/2001).

Reglamento (CE) núm. 2163/2001, de la Comisión, de 7 de noviembre de 2001, relativo a las modalidades técnicas de transmisión de los datos estadísticos sobre transportes de mercancías por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (BOE 8/11/2001).

Resolución de 3 octubre 2001, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se modifica la lista de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 10/10/2001).

Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la comisión para la coordinación de dicho transporte (BOE 25/09/2001).

Real Decreto 780/2001, de 6 de julio, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de pasos a nivel (BOE 18/07/2001).

Orden de 26 junio 2001 por la que se modifica parcialmente el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancías y viajeros por carretera (BOE 6/07/2001).

Orden de 6 de junio de 2001 por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de las ventanas laterales traseras y a los de la luneta trasera de los vehículos de motor en servicio (BOE 19/06/2001).

Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores (BOE 1/05/2001).

Reglamento (CE) núm. 685/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de abril de 2001, sobre la distribución entre los Estados miembros de las autorizaciones recibidas en virtud de los acuerdos entre la Comunidad Europea y la República de Bulgaria y entre la Comunidad Europea y la República de Hungría por los que se establecen determinadas condiciones para el transporte de mercancías por carretera y el fomento del transporte combinado (DOCE 18/04/2001).

Orden de 30 marzo 2001 por la que se establecen normas para la realización por las juntas arbitrales del transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías (BOE 14/04/2001).

Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra, el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983). Enmiendas a los anejos 1 y 6, al artículo 3 y a los anejos 2 y 7 del convenio TIR, adoptadas por el comité administrativo el 20 de octubre de 2000, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 12 de febrero de 2001 (BOE 6/06/2003).

Orden de 11 de enero de 2001 por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 19/01/2001).

– 2000 –

Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social (BOE 30/12/2000).

Reglamento (CE) núm. 2888/2000, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, por el que se establece la distribución de permisos para los vehículos de transporte pesado de mercancías que circulen por Suiza (DOCE 30/12/2000).

Real Decreto-Ley 10/2000, de 6 de octubre, de medidas urgentes de apoyo a los sectores agrario, pesquero y del transporte (BOE 7/10/2000).

Orden de 21 de julio de 2000 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores (BOE 3/08/2000).

Real Decreto-Ley 4/2000, de 23 de junio, de medidas urgentes de liberalización en el sector inmobiliario y transportes (BOE 24/07/2000).

Orden de 4 de abril de 2000 por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera (BOE 13/04/2000).

Reglamento (CE) núm. 609/2000, de la Comisión, de 21 de marzo de 2000, que modifica el Reglamento (CE) núm. 3298/94, por el que se establecen medidas detalladas relativas al sistema de derechos de tránsito (ecopuntos) para los camiones que transiten por Austria (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 22/03/2000).

STC 60/2000, de 2 de marzo de 2000. Cuestión de inconstitucionalidad 596/96, 2.127/96, 3.729/98 y 3.938/98 (acumuladas). Planteadas por la Sala de lo Contencioso-Ad-ministrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, en relación con el artículo 142.n), inciso «o reglamentarias», de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Vulneración del principio de legalidad punitiva: tipificación de infracciones administrativas mediante remisión al reglamento. Voto particular (BOE 29/03/2000).

Orden de 28 febrero de 2000 por la que se modifica parcialmente la Orden de 24 de agosto de 1999 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera (BOE 9/03/2000).

Enmiendas al anejo I, apéndice 4 del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), hecho en Ginebra, el 1 de septiembre de 1970 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976) puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 27 de julio de 1999 y 11 de febrero de 2000, respectivamente (BOE 15/09/2001).

Acuerdo entre el Reino de España y la República Portuguesa relativo a la creación de una comisión mixta en el ámbito de los transportes terrestres y las infraestructuras de transporte y protocolo, hecho en Salamanca, el 26 de enero de 2000 (BOE 23/11/2001).

– 1999 –

Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social (BOE 30/12/1999).

Reglamento (CE) núm. 2691/1999, de la Comisión, de 17 de diciembre de 1999, relativo a las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) núm. 1172/98, del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera (texto pertinente a efectos del EEE) (DOCE 18/12/1999).

Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 18/12/1999).

Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE 20/10/1999).

Orden de 27 de julio de 1999 por la que se determinan las condiciones que deben reunir los extintores de incendios instalados en vehículos de transporte de personas o de mercancías (BOE 5/08/1999).

Orden de 28 de mayo de 1999 por la que se desarrolla el capítulo I del título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional (BOE 11/06/1999).

Orden de 6 de mayo de 1999 por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de viajeros por carretera (BOE 13/05/1999).

Enmiendas propuestas por Francia a los artículos 5 y 10(1) y por el Secretario General de las Naciones Unidas al anexo 1 del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), Ginebra, 1 de septiembre de 1970 (*Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976). Entrada en vigor el 30 de abil de 1999 (BOE 9/11/1999).

Real Decreto 81/1999, de 22 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo del título II de la Ley 24/1998, de 13 de julio, del servicio postal universal y de liberalización de los servicios postales, en lo relativo a las autorizaciones para prestación de servicios y al registro general de empresas prestadoras de servicios postales (BOE 3/02/1999).

Corrección de errores del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra, el 30 de septiembre de 1957, enmiendas a los anejos a y b. Entrada en vigor el 1 de enero de 1999 (BOE 20/05/1999).

– 1998 –

Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social (BOE 31/12/1998).

Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan al ordenamiento jurídico español las directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE (BOE 31/12/1998).

Orden de 19 noviembre 1998 por la que se aprueba la instrucción para el proyecto, construcción y explotación de obras subterráneas para el transporte terrestre (IOS-98) (BOE 1/12/1998).

Reglamento (CE) núm. 2121/98, de la Comisión, de 2 de octubre de 1998, por el que se establecen disposiciones de aplicación de los Reglamentos (CEE) núm. 684/92 y (CE) núm. 12/98, del Consejo, en lo relativo a los documentos de transporte de viajeros en autocares y autobuses (texto pertinente a los fines del EEE) (DOCE 3/10/1998).

Real Decreto 2115/1998, de 2 de octubre, sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 16/10/1998).

Reglamento (CE) núm. 2135/98, del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, por el que se modifica el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 88/599/CEE, relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) núms. 3820/85 y 3821/85 (DOCE 9/10/1998).

Orden de 18 de septiembre de 1998 por la que se dictan normas complementarias en materia de autorizaciones de transporte por carretera (BOE 1/10/1998).

Orden de 3 de septiembre de 1998 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de transporte sanitario por carretera (BOE 8/09/1998).

Orden de 26 de agosto de 1998 por la que se modifica la de 20 de septiembre de 1985 sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayo e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas (BOE 5/09/1998).

Anejos técnicos del acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), Ginebra, 1 de septiembre de 1970 (*Boletín Oficial del Estado,* de 22 de noviembre de 1976), actualizados al 1 de enero de 1998 (7 de julio de 1998) (BOE 18/07/1998).

Orden de 18 de junio de 1998 por la que se regulan los cursos de formación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas y los centros de formación que podrán impartirlos (BOE 30/06/1998).

Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio, por el que se transforma la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (ENATCAR) en una sociedad anónima (BOE 6/06/1998).

Reglamento (CE) núm. 1172/98, del Consejo, de 25 de mayo de 1998, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera (BOE 6/06/1998).

Real Decreto 927/1998, de 14 de mayo, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 26/05/1998).

Real Decreto 619/1998, de 17 de abril, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera (BOE 28/04/1998).

Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos (BOE 12/03/1998).

Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra, el 30 de septiembre de 1957 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* número 138, de 10 de junio de 1997). Enmiendas propuestas a los anejos a y b del ADR (BOE 26/02/1998).

– 1997 –

Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del Orden social (BOE 31/12/1997).

Reglamento (CE) núm. 12/98, del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes a los transportes nacionales de viajeros por carretera en un Estado miembro (DOCE 8/01/1998).

Reglamento (CE) núm. 11/98, del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, que modifica el Reglamento (CEE) núm. 684/92, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (DOCE 8/01/1998).

Resolución de 24 de noviembre de 1997, del departamento de aduanas e impuestos especiales de la agencia estatal de administración tributaria, sobre procedimientos simplificados aplicables en los tránsitos nacionales (BOE 9/12/1997).

Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra, el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983). Enmiendas al convenio TIR, 1975 adoptadas por el Comité Administrativo del Convenio TIR, 1975 el 27 de junio de 1997 y puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 17 de noviembre de 1997 (BOE 5/02/1999).

Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, por el que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial (BOE 4/10/1997).

Orden de 29 de septiembre de 1997 por la que se regulan la concesión, las características y el uso de la medalla y la placa al mérito del transporte terrestre (BOE 6/10/1997).

Real Decreto 1425/1997, de 15 de septiembre, por el que se crean la medalla y la placa al mérito del transporte terrestre (BOE 25/09/1997).

Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra, el 30 de septiembre de 1957 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* número 138, de 10 de junio de 1997). Enmiendas propuestas por Portugal a los anejos a y b del ADR (versión 1997) (BOE 15/10/1997).

Resolución de 31 de julio de 1997, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, mediante la que se establecen las características de la relación informatizada de socios que deben acompañar las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización a sus solicitudes de inscripción o modificación registral (BOE 18/08/1997).

Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús (BOE 31/07/1997).

Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización (BOE 30/07/1997).

Sentencia 133/1997, de 16 de julio de 1997, del Tribunal Constitucional. Recursos de inconstitucionalidad números 1.712/1988, 1.716/1988, números 1.724/1988; conflictos positivos de competencia números 1.527/1989 y 1.924/1989 (acumulados). Promovidos, los tres primeros, por el Gobierno Vasco, el Parlamento de Cataluña y el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña, respectivamente, contra la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, y los dos siguientes por el Gobierno Vasco en relación con los Reales Decretos 276/1989, de 22 de junio, de sociedades y agencias de valores, y 726/1989, de 23 de junio, sobre sociedades rectoras y miembros de las bolsas de valores, sociedad de bolsas y fianza colectiva, respectivamente (BOE 6/08/1997).

Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 23/07/1997).

Reglamento (CE) núm. 1056/97, de la Comisión, de 11 de junio de 1997, por el que se adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DOCE 12/06/1997).

Orden de 25 abril de 1997 por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera (BOE 7/05/1997).

Reglamento (CE) núm. 543/97, del Consejo, de 17 de marzo de 1997, por el que se modifica el Reglamento (CEE) núm. 1107/70, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DOCE 26/03/1997).

Resolución de 6 de marzo de 1997, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, por la que se establecen reglas sobre las dimensiones de los distintivos de los vehículos de hasta 3,5 toneladas de peso máximo autorizado que realicen transporte (BOE 18/03/1997).

Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra, el 30 de septiembre de 1957. Texto refundido (BOE 10/06/1997).

– 1996 –

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social (BOE 31/12/1996).

Ley 12/1996, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1997 (BOE 31/12/1996).

Resolución de 21 de noviembre de 1996, de la Cirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE 17/12/1996).

Reglamento (CE) núm. 2255/96, del Consejo, de 19 de noviembre de 1996, por el que se modifica el Reglamento (CEE) núm. 1107/70, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DOCE 27/11/1996).

Orden de 16 de octubre de 1996 por la que se modifica la Orden de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayo e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas (BOE 5/11/1996).

Sentencia 118/1996, de 27 de junio de 1996, del Tribunal Constitucional. Recursos de inconstitucionalidad 1.191/1987, 1.390/1987, 1.391/1987, 1.392/1987 y 1.393/1987 (acumulados). Promovidos, respectivamente, por el Gobierno contra la Ley 12/1987, de 25 de mayo, del Parlamento de Cataluña; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña; la ley 16/1987, de 30 de julio; por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio; por el Parlamento de Cataluña contra la Ley 16/1987, de 30 de julio, y por último, por el Parlamento de Cataluña contra la Ley Orgánica 5/1987, antes citada. Voto particular (BOE 29/07/1996).

Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba la directriz básica de planificación de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (BOE 22/03/1996).

Resolución de 9 de febrero de 1996, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se establecen reglas de coordinación en materia de tramitación de autorizaciones de transporte por carretera y de actividades auxiliares y complementarias del transporte (BOE 23/02/1996).

Orden 7 de febrero de 1996 por la que se modifican los anejos a y b del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), aprobado por el Real Decreto 74/1992, de 31 de enero (BOE 20/02/1996).

Resolución de 30 de enero de 1996, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se autoriza provisionalmente el transporte de disocianato de 4,4-difenilmetano (MDI), de gas R-227 heptafluoropropano, así como de gases de la clase 2 no detallados en el marginal 2201 del TPC, en las condiciones que se especifican (BOE 15/02/1996).

– 1995 –

Resolución de 24 de noviembre de 1995, de la Secretaría General-Dirección General de la Guardia Civil, por la que se determina la forma de etiquetado de los paquetes conteniendo armas para su transporte (BOE 21/12/1995).

Sentencia 174/1995, de 23 de noviembre de 1995, del Tribunal Constitucional. Cuestiones de inconstitucionalidad 2.112/1991 y 2.368/1995. En relación con el párrafo primero del artículo 18.2 de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 28/12/1995).

Reglamento (CE) núm. 2479/95, de la Comisión, de 25 de octubre de 1995, por el que se adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DOCE 26/10/1995).

Resolución de 19 de septiembre de 1995, de la Dirección General del Transporte Terrestre, sobre realización del visado de las autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte (BOE 2/10/1995).

Orden de 20 de julio de 1995 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres en materia de arrendamiento de vehículos sin conductor (BOE 2/08/1995).

Orden de 20 de junio de 1995 por la que se modifican los regímenes de suspensión y de rehabilitación de las autorizaciones de transporte por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 1/07/1995).

Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra, el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983), enmiendas a los anexos 1, 4 y 6, propuestas por la República Federal de Alemania, Suecia y la Comunidad Europea, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 5 de abril de 1995 (BOE 16/01/1997).

Orden de 6 de febrero de 1995 por la que se suspende la aplicación de las disposiciones que desarrollan el Reglamento de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres en materia de constitución, gestión y disposición de fianzas administrativas por los titulares de autorizaciones de transporte público discrecional por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 10/02/1995).

– 1994 –

Orden de 30 de diciembre de 1994 por la que se modifica la de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construccion, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas (BOE 24/01/1995).

Reglamento (CE) núm. 3315/94, del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, que modifica el Reglamento (CEE) núm. 3118/93, por el que se aprueba las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DOCE 31/12/1994).

Reglamento (CE) núm. 3298/94, de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen medidas detalladas relativas al sistema de derechos de tránsito (ecopuntos) para los camiones que transiten por Austria, establecido por el artículo 11 del Protocolo núm. 9 del acta de adhesión de Noruega, Austria, Finlandia y Suecia (DOCE 30/12/1994).

Orden de 23 de noviembre de 1994 por la que se modifica el Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), aprobado por el Real Decreto 74/1992, de 31 de enero (BOE 13/12/1994).

Real Decreto 1778/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, las normas reguladoras de los procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones (BOE 20/08/1994).

Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común (BOE 20/08/1994).

Sentencia 191/1994, de 23 de junio, del Pleno del Tribunal Constitucional en el conflicto positivo de competencia 1519/1987, promovido por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña en relación con el apartado 4 de la disposición decimoquinta de la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, de 4 de agosto de 1987 (BOE 26/07/1994).

Real Decreto 858/1994, de 29 de abril, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos sin conductor (BOE 13/05/1994).

Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra, el 14 de noviembre de 1975 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983), enmiendas a los anejos 1 y 6 propuestas por los Países Bajos, enmiendas al anejo 7 propuestas por Alemania y enmiendas a los anejos 2, 6 y 7 propuestas por Suecia, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 27 de abril de 1994 (BOE 12/04/1994).

Resolución de 26 de abril de 1994, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se corrige error en la de 7 de febrero de 1994 por la que se establecen reglas sobre constitución, gestión y disposición de las fianzas que garantizan el cumplimiento de responsabilidades y obligaciones administrativas que se derivan de la titularidad de autorizaciones de transporte público por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 6/05/1994).

Reglamento (CE) núm. 792/94, de la Comisión, de 8 de abril de 1994, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) núm. 3118/93, del Consejo, en lo que respecta a los transportistas de mercancías por carretera por cuenta propia (DOCE 9/04/1994).

Real Decreto 599/1994, de 8 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 74/1992, de 31 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional del transporte de mercancías peligrosas por carretera (TPC) (BOE 14/05/1994).

Enmiendas propuestas por el Consejo de Cooperación Aduanera al Convenio y a los anejos 4, 6 y 7 del Convenio Aduanero sobre contenedores, hecho en Ginebra, el 2 de diciembre de 1972 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 12 de marzo de 1976), comunicadas por el Secretario General de las Naciones Unidas el 10 de marzo de 1994 (BOE 15/06/1994).

Resolución de 7 de febrero de 1994, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se establecen reglas sobre constitución, gestión y disposición de las fianzas que garantizan el cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones administrativas que se derivan de la titularidad de autorizaciones de transporte público por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 15/02/1994).

Instrumento de ratificación de 7 de febrero de 1994, del Convenio de 22 de marzo de 1989 sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminacion, hecho en Basilea (BOE 22/09/1994).

Orden de 12 de enero de 1994, por la que se modifica el régimen de constitución, gestión y disposición de las fianzas que garantizan el cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones administrativas que se derivan de la titularidad de autorizaciones de transporte público por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias (BOE 18/01/1994).

– 1993 –

Reglamento (CEE) núm. 3118/93, del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DOCE 12/11/1993).

Orden de 30 de septiembre de 1993 por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE (BOE 14/10/1993).

Acuerdo Europeo sobre trabajos de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), hecho en Ginebra, el 1 de julio de 1970 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 18 de noviembre de 1976), enmiendas propuestas por Noruega. Puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 30 de agosto de 1993 (BOE 5/12/1993).

Orden de 6 de julio de 1993 por la que se modifica el anexo del Real Decreto 2312/1985, de 24 de septiembre, por el que se aprueban las normas de homologación, ensayo e inspección del acondicionamiento térmico de los vehículos destinados al transporte de mercancías perecederas (BOE 20/07/1993).

Acuerdo de 13 de abril de 1993 relativo al transporte de cianuro sódico sólido entre el Reino de España y la República Francesa que deroga parcialmente los anexos del Acuerdo Europeo sobre transporte de mercancías peligrosas, firmado en Madrid y París (BOE 14/05/1993).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975, relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda propuesta por Suecia al artículo 16 del Convenio y enmienda propuesta por los Países Bajos al anexo 8 del mencionado Convenio, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 24 de marzo de 1993 (BOE 25/12/1993).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975, relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmiendas propuestas por Suecia al anexo 6 y puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 24 de marzo de 1993 (BOE 25/12/1993).

Orden de 9 de marzo de 1993 sobre implantación de un nuevo sistema que permita la más adecuada consecución de los fines perseguidos por la declaración de porte (BOE 16/03/1993).

Orden de 16 de febrero de 1993 por la que se crea en el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas la Escuela de Formación Técnica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (BOE 25/02/1993).

Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el reglamento de armas (BOE 5/03/1993).

– 1992 –

Reglamento (CEE) núm. 3688/92, de la Comisión, de 21 de diciembre de 1992, por el que se adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DOCE 22/12/1992).

Sentencia 203/1992, de 26 de noviembre de 1992, del Pleno del Tribunal Constitucional en el conflicto positivo de competencia 125/1986, promovido por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña en relación con diversos preceptos de la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construccion, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas (BOE 23/12/1992).

Sentencia 180/1992, de 16 de noviembre, del Pleno del Tribunal Constitucional en los conflictos positivos de competencia 851/1985, 935/1986 y 1520/1987 (acumulados), promovidos por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña en relación con determinados preceptos reglamentarios sobre agencias de transporte de mercancías y otros extremos. Voto particular (BOE 18/12/1992).

Orden de 8 de septiembre de 1992 por la que se exceptúan de la obligación de cumplimentar la declaración de porte a determinadas modalidades de transporte público de mercancías por carretera con vehículos pesados y ámbito nacional (BOE 21/09/1992).

Reglamento (CEE) núm. 881/92, del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros (DOCE 9/04/1992).

Reglamento (CEE) núm. 684/92, del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (BOE 20/03/1992).

Instrumento de ratificación de 5 de febrero de 1992, del Acuerdo de 26 de octubre de 1973 sobre el traslado de cadáveres, hecho en Estrasburgo (BOE 13/05/1992).

Real Decreto 74/1992, de 31 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC) (BOE 22/02/1992).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975, relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmiendas propuestas por Suecia a los anejos 2 y 7 (publicados en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983) y puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 21 de enero de 1992 (BOE 4/06/1993).

– 1991 –

Resolución de 5 de noviembre de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se da publicidad al texto íntegro de la Orden de 30 de septiembre de 1986, por la que se liberalizan determinados transportes internacionales de viajeros y mercancías, con las modificaciones introducidas en el mismo por la de 18 de octubre de 1991 (BOE 26/11/1991).

Resolución de 23 de octubre de 1991, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se determinan los pasos fronterizos para el traslado de residuos tóxicos y peligrosos (BOE 4/11/1991).

Resolución de 18 de octubre de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se autoriza el transporte provisional de materias y objetos explosivos de acuerdo con las prescripciones establecidas a tal efecto en el vigente Acuerdo Europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (BOE 4/11/1991).

Orden de 18 de octubre de 1991 por la que se modifica la Orden de 30 de septiembre de 1986 por la que se liberalizan determinados transportes internaciones de viajeros y mercancías (BOE 25/10/1991).

Orden de 27 de septiembre de 1991, que modifica la Orden de 11 de febrero de 1988, por la que se regula la distribución de los cupos de autorizaciones de transporte internacional, tanto de contingentes bilaterales como del contingente comunitario y de autorizaciones multilaterales CEMT (BOE 25/10/1991).

Resolución de 20 de septiembre de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se establece la fecha de exigencia obligatoria de la declaración de porte (BOE 3/10/1991).

Resolución de 3 de septiembre de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, mediante la que se complementa lo dispuesto en la Resolución de 7 de agosto de 1990, por la que se dejo sin efecto el apartado octavo de la resolución de 24 de abril de 1984 (BOE 19/09/1991).

Resolución de 3 de septiembre de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, referente al contingente anual para 1991 de autorizaciones de transporte público de mercancías de vehículos pesados de ámbito nacional (BOE 12/09/1991).

Resolución de 1 de agosto de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se establecen reglas para la aplicación de la Orden de 26 de diciembre de 1990 sobre régimen jurídico de la declaración de porte y se establece la fecha a partir de la cual se podrán recoger con carácter general en toda España los correspondientes talonarios (BOE 24/08/1991).

Acuerdo Europeo de 1 de julio de 1970 sobre trabajos de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), hecho en Ginebra. Enmiendas propuestas por Noruega, puestas en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 24 de julio de 1991 (BOE 30/06/1993).

Resolución de 23 de julio de 1991, de la Dirección General de Transporte Terrestre, para la aplicación de la Orden de 25 de octubre de 1990, por la que se regulan los distintivos de los vehículos que realizan transportes (BOE 8/08/1991).

Resolución de 23 de julio de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, por la que se da publicidad al texto íntegro de la Orden de 26 de diciembre de 1990, sobre régimen jurídico de la declaración de porte, con las modificaciones introducidas en el mismo por la de 12 de julio de 1991 (BOE 3/08/1991).

Orden de 12 de julio de 1991 por la que se modifica la de 26 de diciembre de 1990, sobre régimen jurídico de la declaración de porte (BOE 22/07/1991).

Orden de 12 de julio de 1991 de revisión de tarifas de los servicios públicos regulares permanentes en uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 19/07/1991).

Reglamento (CEE) núm. 1893/91, del Consejo, de 20 de junio de 1991, por el que se modifica el Reglamento (CEE) núm. 1191/69, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DOCE 29/06/1991).

Enmiendas de 1991 al Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, hecho en Ginebra el 2 de diciembre de 1972 y publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 13 de septiembre de 1977, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 59 período de sesiones el 17 de mayo de 1991 (BOE 27/01/1995).

Resolución de 19 de abril de 1991, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se aclara la Orden de 28 de diciembre de 1990 (BOE 7/05/1991).

Orden de 22 de marzo de 1991 por la que se modifica la de 11 de febrero de 1988, por la que se regula la distribución de los cupos de autorizaciones de transporte internacional, tanto de contingentes bilaterales como del contingente comunitario y del de autorizaciones multilaterales CEMT (BOE 17/04/1991).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975, relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda al anejo 6 propuesta por el Comité Administrativo para el Convenio TIR, 1975, en su 13 sesión, que tuvo lugar en Ginebra los 1 y 2 de noviembre de 1990, puesta en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 15 de febrero de 1991 (BOE 5/08/1991).

Resolución de 12 de febrero de 1991, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se aprueba el modelo normalizado de los impresos de declaración de porte (BOE 15/02/1991).

– 1990 –

Orden de 28 de diciembre de 1990 sobre periodicidad y plazos de visado de las autorizaciones de transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo (BOE 19/01/1991).

Orden de 26 de diciembre de 1990 sobre régimen jurídico de la declaración de porte (BOE 8/01/1991).

Reglamento (CEE) núm. 3916/90, del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre las medidas que han de tomarse en caso de crisis en el mercado del transporte de mercancías por carretera (DOCE 31/12/1990).

Reglamento (CEE) núm. 3572/90, del Consejo, de 4 de diciembre de 1990, por el que se modifican, en razón de la unificación alemana, determinados Reglamentos, Directivas y Decisiones en el sector de los transportes por carretera, por ferrocarril y por vía navegable (DOCE 17/12/1990).

Reglamento (CEE) núm. 3314/90, de la Comisión, de 16 de noviembre de 1990, por el que se adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) núm. 3821/85, del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DOCE 17/11/1990).

Orden de 25 de octubre de 1990 sobre documentos de control en relación con el transporte de viajeros y las actividades auxiliares y complementarios del mismo (BOE 30/10/1990).

Resolución de 18 de octubre de 1990, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se autoriza el transporte provisional de materias y objetos explosivos de acuerdo con las prescripciones establecidas a tal efecto en el vigente Acuerdo Europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (BOE 29/10/1990).

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 8/10/1990).

Resolución de 7 de agosto de 1990, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se deja sin efecto el apartado octavo de la resolución de 24 de abril de 1984 sobre interpretación y aplicación de las Órdenes de 23 de diciembre de 1983 (BOE 10/09/1990).

Instrumento de ratificación de 30 de julio de 1990, de la Convención de 20 de diciembre de 1988 de las Naciones Unidas contra el trafico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, hecha en Viena (BOE 10/11/1990).

Acuerdo de 28 de junio de 1990 entre España e Irlanda relativo al transporte de mercancías por carretera y protocolo anejo, firmado en Dublín (BOE 25/07/1990).

Resolución de 2 de abril de 1990, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se da publicidad al texto integro de la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 22 de febrero de 1988, sobre otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de viajeros, con las modificaciones introducidas en el mismo por la de 28 de febrero de 1990 (BOE 10/04/1990).

Resolución de 2 de abril de 1990, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se da publicidad al texto íntegro de la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 31 de julio de 1987, reguladora del régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de mercancías, con las modificaciones introducidas en el mismo por la de 28 de febrero de 1990 (BOE 10/04/1990).

Orden de 12 de marzo de 1990 sobre traslados transfronterizos de residuos tóxicos y peligrosos (BOE 16/03/1990).

Orden 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 de mercancías (BOE 8/03/1990).

Instrumento de ratificación de 1 de febrero de 1990, del acuerdo de 19 de febrero de 1987, entre el Gobierno de españa y el Gobierno de la República de Túnez sobre transportes internacionales por carretera de personas y mercancías, hecho en Túnez (BOE 23/02/1990).

– 1989 –

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 transportes en automóviles ligeros (BOE 7/09/1989).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975, relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda propuesta por los Países Bajos a los anejos 2 y 7 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983) y puesta en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 30 de marzo de 1989 (BOE 26/05/1990).

Orden de 28 de febrero de 1989 por la que se modifica la Orden de 17 de marzo de 1986 que dicta normas para la homologación de envases y embalajes destinados al transporte de mercancías peligrosas (BOE 25/03/1989).

Resolución de 24 de febrero de 1989, de la Dirección General de Transportes Terrestres, sobre cancelación y devolución de fianzas de agencias de transporte de mercancías constituidas antes de la entrada en vigor de la Orden de 31 de julio de 1987, reguladora de dichas agencias (BOE 3/03/1989).

– 1988 –

Orden de 15 de diciembre de 1988 sobre régimen tarifario de los servicios públicos de viajeros en vehículos de menos de diez plazas (BOE 28/12/1988).

Convenio Aduanero de 2 de diciembre de 1972, sobre contenedores, hecho en Ginebra. Enmiendas propuestas por el Consejo de Cooperación Aduanera al artículo 1, párrafo c), y al anejo 6, comunicadas por el Secretario General de las Naciones Unidas el 1 de diciembre de 1988 (BOE 15/03/1988).

Real Decreto 1420/1988, de 4 de noviembre, por el que se crea la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (ENATCAR) y se aprueba su estatuto de organización y funcionamiento (BOE 30/11/1988).

Orden de 22 de julio de 1988 sobre modificación de las tarifas de los servicios públicos discrecionales y regulares de uso especial de transporte de viajeros por carretera en vehículos de más de nueve plazas (BOE 1/08/1988).

Resolución de 30 de mayo de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se dictan normas de procedimiento en los expedientes de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, regulada por Orden de 14 de abril de 1988 (BOE 10/06/1988).

Resolución de 5 de mayo de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, sobre distribución de cupos de autorizaciones de transporte internacional (BOE 13/05/1988).

Resolución de 19 de abril de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se fijan los justificantes que deben aportar las asociaciones de empresas de transporte de viajeros por carretera para poder informar en los expedientes regulados por Orden de 14 de abril de 1988 (BOE 2/05/1988).

Orden de 14 de abril de 1988 por la que se aprueban las normas reguladoras de las agencias de viajes (BOE 22/04/1988).

Orden de 14 de abril de 1988 de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera (BOE 18/04/1988).

Real Decreto 271/1988, de 25 de marzo, por el que se regula el ejercicio de las actividades propias de las agencias de viajes (BOE 29/03/1988).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975, relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda propuesta por Austria al artículo 18 y al anejo 1 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983) y puesta en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 23 de febrero de 1988 (BOE 12/05/1990).

Convenio Aduanero de 14 de noviembre de 1975, relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra. Enmienda propuesta por la República Federal de Alemania al anexo 2 (publicado en el *Boletín Oficial del Estado,* de 9 de febrero de 1983 y de 23 de marzo de 1987) puesta en circulación por el Secretario General de las Naciones Unidas el 23 de febrero de 1988 (BOE 12/05/1990).

Orden de 8 de febrero de 1988 de revisión de tarifas de los servicios públicos regulares de transportes de viajeros por carretera (BOE 13/02/1988).

Orden de 29 de enero de 1988 sobre utilización de básculas móviles para pesaje de vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera (BOE 2/02/1988).

– 1987 –

Instrumento de ratificación de 9 de octubre de 1987, del acuerdo, de 8 de febrero de 1985, entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Italiana relativo a los transportes internacionales de viajeros y mercancías por carretera, hecho en Roma (BOE 18/11/1987).

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 (BOE 31/07/1987).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (BOE 31/07/1987).