

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones
«BOE» núm. 241, de 8 de octubre de 1990
Referencia: BOE-A-1990-24442

TEXTO CONSOLIDADO Última modificación: 5 de julio de 2013

Se declara vigente el Reglamento en lo que no se oponga a lo dispuesto en la Ley 9/2013, de 4 de julio [Ref. BOE-A-2013-7320](#), ni en las disposiciones aprobadas por la Unión Europea que resulten de aplicación en la materia, según se establece en la disposición final 1.

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 conceptualización de los mismos de tal forma que se garantice la especificidad de los usuarios. En cuanto a la autorización para su prestación, se sigue con carácter general el criterio de autorizar a la Empresa escogida por los usuarios o sus representantes, si bien en determinados casos de coincidencia absoluta con servicios regulares de uso general o de coincidencia parcial si median circunstancias especiales, se prevé la preferencia de los titulares de los referidos servicios de uso general, estableciendo las reglas para ejercerla.

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

En los referidos criterios de otorgamiento de autorizaciones se prevé: que no existan limitaciones cuantitativas al otorgamiento de autorizaciones de transporte de mercancías ni de viajeros, de ámbito local, ni tampoco al de autorizaciones de transporte de mercancías de ámbito nacional en vehículos ligeros; por el contrario, en relación con las autorizaciones de ámbito nacional de mercancías en vehículos pesados y de viajeros en 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 relativa la transmisión de autorizaciones, siendo

novedosa en este último aspecto la previsión de que no sea obligatoria la transferencia del vehículo para realizar la de la autorización: también se concretan los criterios de aplicabilidad de tarifas y los límites máximos a la utilización de la colaboración de otros transportistas.

En cuanto a los transportes discrecionales de viajeros, se prevé además, la regla de obligatoriedad de la contratación global de la capacidad total del vehículo, si bien se contemplan excepciones en los casos especiales y tasados que se especifican.

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

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

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

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

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

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

agencia previendo que no existan limitaciones cuantitativas 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 naturaleza de su actuación y el ámbito de ésta en el campo de los transportes, reservándose la organización y contratación de los servicios turísticos y previendo la forma de control de sus actividades en dicho campo del transporte.

Respeto 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 si mismos actuando como transportistas, bien encomendándose a otros y actuando, por tanto, de forma similar a las agencias de transporte.

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

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

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

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

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

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

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 previniendo 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 de vehículos pesados provistos de autorización de ámbito superior al local, si bien, fin 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 conceptualización y delimitación de las zonas de dominio público, servidumbre y afección, que por estar inmediatas al ferrocarril están sujetas a una serie de limitaciones en cuanto a las obras y actividades que se pueden realizar en las mismas. En la regulación de las referidas limitaciones, que lógicamente son más intensas en la zona de dominio público que en la servidumbre y en ésta que en la de afección, se establece la prohibición de realizar cualquier obra o actividad en la zona de dominio público, salvo casos excepcionales debidamente autorizados: en la zona de servidumbre se establece la prohibición de realizar edificaciones y recedificaciones, salvo casos excepcionales debidamente justificados en los que la Empresa explotadora lo autorice, siendo la autorización de dicha Empresa requisito asimismo necesario para realizar otras actividades susceptibles de afectar al ferrocarril; en la zona de afección se exige la autorización de la Empresa ferroviaria para la realización de construcciones u otras actividades que puedan afectar al ferrocarril, permitiéndose expresamente los cultivos agrícolas.

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

Por lo que se refiere al régimen sancionador, se concreta la cuantía de las multas a imponer por los distintos tipos de vulneraciones de la legislación ferroviaria, dentro de los

límites previstos en la LOTT, y se establece que la competencia para la imposición de las referidas sanciones corresponderá a la Dirección General de Transportes Terrestres, cuando se refieran a infracciones que hayan sido cometidas por las Empresas explotadoras de los ferrocarriles, y a los Gobernadores civiles cuando correspondan a infracciones cometidas por usuarios o terceros en general.

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

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

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

DISPONGO:

TÍTULO I

Disposiciones comunes a los distintos modos de transporte

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación, régimen competencial y principios de ordenación administrativa

Artículo 1.

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.

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.

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. Las 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.

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, las 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.

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.

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.

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.

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 representantes distintos para ambas o actuando solamente el único Vocal competente cuando no se den estas últimas circunstancias.

6. El órgano competente sobre cada Junta de Arbitraje del Transporte designará asimismo 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 5.º y concordantes del Real Decreto 825/1990, de 22 de junio.

Artículo 9.

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, éste deberá producirse al contado.

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

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

Artículo 12.

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

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

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

Sección 4.ª Contratos-tipo

Artículo 13.

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

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

3. En los transportes de viajeros por carretera en vehículos de turismo o en autobús con contratación por asiento y en los transportes de viajeros por ferrocarril o por cable, asimismo con contratación por asiento, los contratos-tipo o condiciones generales de contratación

aprobados por la Administración se aplicarán con carácter imperativo, pudiendo, no obstante, incluirse cláusulas anexas a dichos contratos-tipo que se apliquen únicamente con carácter subsidiario o supletorio a los que pacten las partes.

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

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

6. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá, asimismo, aprobar contratos-tipo en relación con la contratación entre transportistas e intermediarios del transporte, así como en relación con la colaboración entre transportistas prevista en el artículo 48, 2, de este Reglamento, siendo sus cláusulas aplicables de forma subsidiaria o supletoria a las que libremente pacten las partes de forma escrita.

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 aquella existirá un número suficiente de agentes que tendrá como dedicación preferente dicha vigilancia.

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

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

aquella, sin perjuicio de la coordinación por los Gobernadores civiles o Delegados del Gobierno a que se refiere el artículo siguiente.

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 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 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 tendientes a garantizar dicha complementariedad que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

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

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

Sección 3.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 vengán 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 procedimiento ordinario previsto en el párrafo anterior, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer Reglamentos provisionales que dejarán de aplicarse tan pronto como se disponga de los aprobados mediante dicho procedimiento ordinario.

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

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

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

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

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

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

TÍTULO II

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

CAPÍTULO I

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 apartado 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 aquellas a la que dicho certificado les sea expedido de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria primera de la LOTT.

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

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

composición de Tribunales, ejercicios, sistemas de formación, y demás condiciones aplicables.

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

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

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, cacle 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 las demás requisitos dirigidos a garantizar el ejercicio efectivo y legal de la dirección de Empresa que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

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 apartado, 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 apartado 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 apartado 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, u 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.

(Suprimido)

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. (Suprimido)

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 concurren 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 o inferior a 9 plazas incluida la del conductor.

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

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

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 las 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.

(Derogado)

Artículo 53.

(Derogado)

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

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

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 Departamento de Transporte de Mercancías, los acuerdos serán adoptados conjuntamente por las secciones afectadas o por el Pleno del Departamento correspondiente. A tal efecto el número de votos que corresponderá a cada sección serán los siguientes:

A) Departamento de Transporte de Viajeros:

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

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

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

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

Sección de agencias de viajes: 15 votos.

Sección de transporte público sanitario: 5 votos.

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

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

B) Departamento de Transporte de Mercancías:

Sección de transporte público de mercancías en vehículos ligeros: 15 votos.
Sección de transporte público interior de mercancías en vehículos pesados: 40 votos.
Sección de transporte público internacional de mercancías: 20 votos.
Sección de agencias de transporte de mercancías de carga completa: 15 votos.
Sección de agencias de transporte de mercancías de carga fraccionada: 15 votos.
Sección de transitarios: 10 votos.
Sección de almacenistas-distribuidores: 5 votos.

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

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

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

TÍTULO III

Transportes regulares de viajeros

CAPÍTULO I

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 servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento.

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

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

Asimismo, serán objeto de las referidas actualizaciones cuando incluyan servicios cuya creación o mantenimiento se demuestren posteriormente injustificados.

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

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 impropia 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.

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

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

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

d) En los supuestos a que se 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 expediciones u otras con el fin de impedir competencias desleales o perturbadoras, pudiendo determinarse en relación con los tráficos afectados condiciones diferentes a las que rijan para el resto de los tráficos de las concesiones de que se trate.

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 concurren 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. (Derogado)

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 condicionar técnicamente inadecuadas o que, con los medios materiales y de personal propuestos, objetivamente no puedan garantizar en la forme 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 de correspondiente Ayuntamiento, autorice otros lugares de parada diferentes, lo cual podrá tener lugar en los siguientes casos:

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

b) Cuando existan razones objetivas de interés público y así se constate en el oportuno expediente en el que deberá darse audiencia a 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 precedente.

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. Lo 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 discurren los servicios de la concesión, independientemente del número de kilómetros realizados.

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

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 $\Delta IPC_{\text{medio}}$) 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:

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

Donde $\Delta IPC_{\text{medio}}$ 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:

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

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 concurren circunstancias especiales que originen su falta de rentabilidad, en cuyos títulos concesionales figure inicialmente o sea introducida con posterioridad la obligatoriedad de la Administración de subvencionar o compensar los déficit de explotación, se realizará dicha compensación según lo establecido en los referidos títulos.

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 3.^a 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 tenga 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 determinará 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 ejercerlo.

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 aquella 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) Aquellas 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, la 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 esta uña 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 pudieran imponerse.

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

Deberá constar, en todo caso, explícita referencia de cuales deban sur 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 recurran 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 disidiera el servicio, del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera.

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

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

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 periodos 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 10 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 Terrestre 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 algún tramo de itinerario coincidente.

La adjudicación del servicio podrá, en este caso, realizarse por concurso u 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, realizar la adjudicación con criterios objetivos.

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

Cuando, aun procediendo el establecimiento de un servicio temporal, de itinerario por el que discorra 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, 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 I

**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 referida 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 trate, 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 discretionales 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 e) 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 discretionales 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 Áreas, 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 314 de la LOTT o directamente por el Ente competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano, siendo en todo caso necesaria para tal establecimiento la conformidad de éste y el informe favorable de, al menos, las dos terceras partes de los municipios que se proponga incluir en las mismas, debiendo representar dichos municipios como mínimo el 75 por 100 del total de la población del 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 ostente 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. A efectos de control, la Administración expedirá una copia de dicha autorización referida a cada uno de los vehículos que la empresa pretenda utilizar a su amparo, previa comprobación de que cuenta con la certificación técnico-sanitaria regulada en el artículo anterior.

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. Disposición de medios que permitan la inmediata localización las veinticuatro horas del día. En poblaciones de más de 20.000 habitantes, disposición de un local abierto al público, con nombre o título registrado.

2. Obtención previa de la certificación técnico-sanitaria regulada en el artículo 134.

3. Disposición del número mínimo de vehículos que se determine por Orden del Ministro de la Presidencia, dictada a propuesta de los Ministros de Fomento y de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Dicho mínimo no podrá en ningún caso ser superior a 10.

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 de 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, de conformidad con lo que éste determine, por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o por otros Ministerios afectados dentro; de sus respectivas competencias, previo informe de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa internacional para el transporte de dichas mercancías.

2. El transporte de mercancías peligrosas realizado por las Fuerzas Armadas y de Seguridad del Estado se regirá por sus propias normas específicas, las cuales se ajustarán, en cuanto sus peculiares características lo permitan, a las condiciones técnicas y de seguridad establecidas con carácter general.

3. Los transportes de productos 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 desuso de sus respectivas competencias, de acuerdo con la legislación sobre protección de los consumidores y usuarios y en las Reglamentaciones Técnico-Sanitarias, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa internacional para el transporte de dichos productos.

CAPÍTULO III

Transporte urbano

(Derogado)

Artículo 141.

(Derogado)

Artículo 142.

(Derogado)

Artículo 143.

(Derogado)

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, discretos y de lanzadera. La conceptualización 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 discretos 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 interno de establecimiento llevará implícita la realización por parte de la Administración española de las gestiones, en su caso, necesarias con los Estados extranjeros afectados para lograr el acuerdo de los mismos al establecimiento del servicio regular. Dicho acuerdo podrá tramitarse y, en su caso, conseguirse antes, durante o después de la adjudicación del servicio. Si el acuerdo no pudiera lograrse y el servicio hubiera 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 de 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 desplazarán 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 de los respectivos Centros, o personas asistentes a los mismos. En el primer caso, será determinante de la condición de usuario su relación laboral con la Empresa; en el segundo caso, los viajeros lo serán en calidad de socios, beneficiarios o contratantes de otros servicios objeto de la actividad principal de la Empresa o establecimiento.

e) La percepción del precio del transporte de viajeros de forma independiente al de la prestación principal, prevista en el artículo 102.2, e), de la LOTT, únicamente procederá cuando se trate de transportes que sean utilizados de forma individualizada y diferenciada por los distintos usuarios del servicio o prestación principal y sea autorizada expresamente por la Administración. Dicha autorización determinará el precio máximo aplicable, el cual no podrá exceder del estricto coste del transporte, sin que la Empresa pueda obtener beneficio alguno por este concepto.

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 territorio 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 I

Agencias de transporte

Sección 1.ª Agencias de transporte 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 las normas reguladoras de la ordenación del transporte por parte de las agencias de viaje será sancionada de conformidad con lo previsto en la legislación de transportes.

A tal efecto, y sin perjuicio de que los órganos de inspección del transporte realicen directamente las inspecciones necesarias, los órganos de la Administración de turismo deberán comunicar a los de transportes las presuntas infracciones en esta materia que detecten, correspondiendo a estos últimos su sanción.

2. Las agencias de viajes deberán comunicar a la Administración de Transportes aquellas actividades que realicen que, por su repercusión en éste, sean determinadas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y, en especial, los transportes turísticos realizados con reiteración de itinerario y calendario.

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 transitado 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.

(Suprimido)

Artículo 175.

(Suprimido)

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 del mismo.
- b) Certificado del taller en el que se encuentre en reparación el vehículo averiado, en el que se exprese la presunta duración de dicha reparación.

El transportista arrendatario, para poder realizar transporte con el vehículo arrendado, deberá llevar a bordo del mismo la documentación anteriormente citada, así como un justificante expedido en modelo normalizado de haber puesto en conocimiento de la Administración la correspondiente avería presentando el certificado del taller y haciendo constar los datos del vehículo averiado y los del vehículo arrendado sustituto. Dicho justificante, que será extendido de forma inmediata, tendrá el plazo de validez máximo que por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se determine en función de la presunta duración de la reparación de los vehículos averiados.

2. Los vehículos arrendados a que se refiere este artículo deberán cumplir los requisitos, en su caso, exigibles a los sustituidos, no exonerando su utilización de contar con los seguros que en su caso resulten preceptivos.

Sección 2.^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) **(Anulado)**

b) **(Anulado)**

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 otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministerio establezca.

f) **(Anulado)**

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 la 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.

(Suprimido)

Artículo 189.

(Suprimido)

Artículo 190.

(Suprimido)

Artículo 191.

(Suprimido)

Artículo 192.

(Suprimido)

TÍTULO VI

Régimen sancionador y de control de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos

CAPÍTULO I

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 a por el personal de su Empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones, y repercutir, en su caso, sobre las mismas dicha responsabilidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 135 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:

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 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 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 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.

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.

1.9 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.

1.10 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 concorra con las señaladas en los apartados 2 y 3 del presente artículo.

2. La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del transporte, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 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 equipará 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 concorra 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.	% de exceso total	% 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 concorra 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 concorra 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 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 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 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.	% de exceso total	% 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 concorra 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.	% de exceso total	% de exceso sobre un eje
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 concorra 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 concorra 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 concorra 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 corregido 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

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 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 concurren circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, los miembros de la inspección del transporte 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 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 concurren 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 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 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 adecuadas 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 efectuarse reducción alguna. Por su parte, la autoridad o el agente denunciante deberá entregar al denunciado el escrito de denuncia y el recibo de depósito de la cantidad correspondiente.

c) La cantidad será entregada a resultas del acuerdo que en definitiva adopte la autoridad competente, a la que se remitirá 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 precintarse esté residenciado o el local a clausurar se encuentre establecido en el territorio de competencia, el órgano sancionador adoptará las medidas precisas para ejecutar lo acordado, pudiendo a tal efecto recabar la colaboración del correspondiente Gobierno Civil o Delegación del Gobierno.

2. En el supuesto de que el vehículo a precintarse se encuentre residenciado fuera del territorio de su competencia, el órgano sancionador podrá dirigirse al Gobierno Civil de la provincia donde se encuentre residenciado el vehículo, solicitando la colaboración del mismo para la ejecución de la sanción de precintado, acompañando a la solicitud copia de la resolución sancionadora.

Artículo 219.

1. Los Gobernadores Civiles competentes por razón del lugar donde se encuentre residenciado el vehículo a precintarse o establecido el local a clausurar, a instancia del órgano sancionador mencionado en el artículo anterior, adoptarán las medidas precisas para ejecutar dichas resoluciones.

2. Cuando se trate del precintado de vehículos, el 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 precintarse, indicando la fecha de su regreso de no hallarse entonces en el lugar de su residencia, con apercibimiento de que de no contestar o de demorar dicho regreso por tiempo superior a diez días desde la notificación de dicho requerimiento, se dispondrá 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 lleve a cabo al órgano sancionador y al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

La clausura del local se notificará por el órgano sancionador asimismo al Registro de la Propiedad, a fin de que se realice la anotación correspondiente.

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 del precintado o de la clausura, el órgano que lo haya ejecutado ordenará de oficio el levantamiento de la sanción, dando traslado de ello al órgano sancionador, al sancionado, y a la correspondiente Jefatura Provincial de Tráfico y, en su caso, al Registro de la Propiedad a los efectos pertinentes.

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

Artículos 223 a 277.

(Derogados)

TÍTULO VIII

Policía de Ferrocarriles

Artículos 278 a 299.

(Derogados)

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.

Los informes previstos en este Reglamento, respecto a los que en el mismo o en sus normas complementarias no se prevea expresamente plazo de emisión, deberán ser emitidos en el plazo de un mes.

Transcurrido el plazo correspondiente sin que el informe haya sido emitido, podrá continuarse la tramitación y, en su caso, concluirse el procedimiento.

Segunda.

1. A los efectos previstos en la disposición adicional tercera de la LOTT, se considerarán estaciones de invierno o esquí aquellos centros turísticos básicamente dedicados a la práctica del esquí y demás deportes de nieve y montaña, que formen un conjunto coordinado de medios de remonte mecánicos, pistas e instalaciones complementarias, de uso público, que reúnan como mínimo las siguientes condiciones:

- a) Instalaciones de remonte acordes con las características de la estación.
- b) Pistas adecuadas para la práctica del esquí y demás deportes de nieve y montaña.
- c) Maquinaria para el acondicionamiento y mantenimiento de las pistas.
- d) Suministros de agua y de energía eléctrica e instalaciones de saneamiento y de eliminación de basuras.
- e) Servicio telefónico conectado a la red nacional o, en su defecto, enlace radiotelefónico con punto de escucha permanente.
- f) Servicios de información general de la estación y de seguridad en las pistas.
- g) Puesto de socorro con equipo de primeros auxilios y medios de salvamento y de evacuación.
- h) Instalaciones de refugio y/o de hostelería.
- i) Instalaciones para recepción, taquillas, oficinas administrativas y talleres.
- j) Aparcamientos de vehículos y medios para mantenerlos en condiciones de utilización.
- k) Personal adecuado, tanto de los medios de remonte como de los restantes servicios de la estación.

2. Las tarifas que se hallen fijadas para las concesiones de los servicios de transporte en teleférico u otros medios en los que la tracción se haga por cable y no exista camino terrestre de rodadura podrán ser modificadas cuando el ente competente, ponderando las circunstancias concurrentes, así lo autorice.

Cuando el servicio de transporte en los medios a que se refiere el artículo anterior se contrate conjuntamente con otras prestaciones complementarias no sujetas a tarifas administrativas, podrá realizarse una facturación global cuyo importe no estará sujeto a control administrativo.

3. La zona de influencia de los teleféricos prevista en el artículo 9.5 de la Ley 4/1964, de 24 de abril, y 6 de su Reglamento, podrá ser común a dos o más instalaciones independientes que se hallen situadas dentro de la misma estación de invierno o esquí y sean de la misma titularidad que ésta.

Tercera.

Serán de aplicación a FEVE y, en su caso, a otras Empresas públicas a las que se atribuya la gestión de transportes públicos ferroviarios, las disposiciones de este Reglamento que hacen referencia a RENFE, excepto las que se refieren a la relación de esta última Empresa con la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá, no obstante, determinar las adaptaciones de las referidas disposiciones que resulten necesarias, de acuerdo con las específicas características de dichas Empresas o de los servicios que exploten.

Cuarta.

Las normas establecidas en este Reglamento, en relación con el transporte ferroviario, se aplicarán al transporte en funicular en lo que no se oponga a la específica naturaleza de

éste, pudiendo realizar el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las adaptaciones que resulten necesarias. Serán, en todo caso, de aplicación, en relación con la tracción de los funiculares, las normas técnicas reguladoras de transporte por cable.

Quinta.

Las normas contenidas en el presente Reglamento se aplicarán a los ferrocarriles de carácter predominantemente urbano, ya discurren sobre la superficie o por debajo de la misma, así como a los que discurren por un solo 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 pecunarias establecidas en el presente Reglamento, con excepción de las previstas en el artículo 3, cuya modificación corresponderá, en todo caso, al Gobierno, se adecuarán a los cambios de valor adquisitivo de la moneda según los índices oficiales de Instituto Nacional de Estadística, realizando a tal efecto el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las necesarias concreciones.

Séptima.

Se adscribirán a la Dirección General de Transportes Terrestres los medios personales y materiales necesarios para llevar a cabo las funciones de ordenación, control e inspección ferroviaria, así como de apoyo al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, a la Conferencia Nacional del Transporte y a la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, reglamentariamente previstas. A tal efecto se realizarán las oportunas modificaciones en la relación de puestos de trabajo correspondiente a dicha Dirección General.

Octava.

Los informes que, según se prevé en este Reglamento, resulta preceptivo recabar de los distintos órganos consultivos regulados en el mismo, no serán exigibles en tanto que dichos órganos no se hayan constituido de manera efectiva.

Novena.

La obligación de cumplimentar la declaración de porte se exigirá a partir de que sean determinadas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las reglas para su distribución, formulación y control, previstas en el punto 2 del artículo 222.

Décima.

Las tarifas obligatorias correspondientes a transportes regulares de uso especial y a transportes discrecionales de viajeros vigentes hasta la entrada en vigor de este Reglamento quedarán convertidas, cuando dicha entrada en vigor se produzca, en tarifas de referencia.

Undécima.

Se faculta al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de este Reglamento, así como para resolver las dudas que en relación con el mismo se susciten.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.

1. Las actuales autorizaciones de transporte público de viajeros, de mercancías y mixtos de ámbito local, así como de transporte privado de mercancías de dicho ámbito, quedarán convertidas en las autorizaciones de ámbito local previstas en el artículo 111 de este Reglamento.

2. Las actuales autorizaciones de transporte privado de viajeros de ámbito inferior al nacional quedarán convertidas en autorizaciones de transporte privado de ámbito nacional.

3. Las actuales autorizaciones de transporte público de viajeros, de mercancías y mixtos de ámbito comarcal, así como de transporte privado de mercancías de dicho ámbito, conservarán su vigencia, estando su régimen jurídico sometido a las disposiciones de este Reglamento.

Segunda.

A los efectos de lo previsto en el punto 1 del artículo 143, las actuales licencias municipales de la clase B serán canjeadas a la entrada en vigor de este Reglamento por licencias municipales de auto-taxis, si bien los correspondientes vehículos únicamente estarán obligados a estar provistos de contador taxímetro cuando realicen servicios que discurren 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 autorización corresponda. Para el otorgamiento de dicha autorización no serán exigibles los requisitos de antigüedad máxima del vehículo establecidos con carácter general, si bien deberá justificarse el cumplimiento por el mismo de las condiciones técnicas exigibles.

3. La justificación de la realización efectiva del transporte a que se refiere esta disposición se efectuará por los titulares de los vehículos utilizados para ello a través de la correspondiente documentación de carácter fiscal o de la Seguridad Social, facturas o cualquier otro medio de prueba adecuado.

Quinta.

Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización actualmente existentes que tengan un capital inferior a 10.000.000 de pesetas deberán haber aumentado efectivamente su capital hasta, al menos, esa cifra antes del 1 de julio de 1992.

Sexta.

1. El cumplimiento de la obligación de tener asegurada su responsabilidad civil de forma ilimitada por los daños que causen con ocasión del transponte, impuesta en el punto 1 del artículo 5.º a las Empresas de transporte público de viajeros por carretera, por ferrocarril y por cable, no será exigible hasta el 1 de abril de 1991 a las Empresas que vinieran realizando legalmente dichos transportes en el momento de la entrada en vigor de este Reglamento.

2. El plazo transitorio establecido en el punto anterior no será de aplicación en relación con aquellos transportes cuya específica normativa reguladora exigía el cumplimiento de la mencionada obligación de aseguramiento desde antes de la entrada en vigor de este Reglamento, respecto a los cuales deberán las Empresas continuar cumpliéndola sin interrupción.

Séptima.

Los actuales concesionarios de servicios regulares permanentes de uso general habrán de adecuar la cuantía de la fianza definitiva correspondiente a los mismos a las previsiones del artículo 74 de este Reglamento antes del día 1 de abril de 1991.

DISPOSICION SOBRE DEROGACIONES Y VIGENCIAS

1. Normas reguladoras del transporte por carretera que quedan derogadas:

A) Decretos y Reales Decretos:

Decreto de 2 de febrero de 1933, aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley de 18 de julio de 1932 que creó las Juntas de Detasas.

Decreto de 11 de enero de 1934, sobre estaciones de transporte por carretera.

Decreto de 8 de abril de 1936, sobre expedición de autorizaciones de transporte de viajeros de ferias, fiestas, mercados y romerías con sus equipajes y mercancías.

Decreto de 30 de mayo de 1936, organiza las Inspecciones de Circulación y Transportes por Carretera.

Decreto de 22 de junio de 1936, aprueba el Reglamento de las Juntas de Detasas.

Decreto de 20 de octubre de 1938, que amplía competencias de las Juntas de Detasas al sector del transporte por carretera.

Decreto de 8 de mayo de 1942, que organiza la inspección e intervención en los servicios de ferrocarriles, tranvías y trolebuses.

Decreto de 9 de diciembre de 1949, aprueba el Reglamento para la aplicación de la Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 27 de diciembre de 1947.

Decreto de 16 de diciembre de 1949, aprueba el Reglamento para la aplicación de la Ley de Coordinación de los Transportes Mecánicos Terrestres de 27 de diciembre de 1947.

Decreto de 5 de febrero de 1953, sobre ejecución de fallos de las Juntas de Detasas.

Decreto de 16 de diciembre de 1955, sobre concesión de preferencia de tanteo en la convalidación de antiguas concesiones de líneas de transporte coincidentes prácticamente con los ferrocarriles a los peticionarios que reúnan ciertas condiciones.

Decreto de 26 de abril de 1957, atribuye al MOP a competencia para regular e interpretar la materia referente a pases y billetes gratuitos o con rebajas de precios en las líneas regulares de viajeros.

Decreto 141/1960, de 4 de febrero, convalida la tasa de coordinación.

Decreto 1666/1960, de 21 de julio, delimita las competencias en materia de tráfico, circulación y transportes.

Decreto 321/1962, de 15 de febrero, sobre modificación del artículo 45 del Reglamento de Ordenación de los Transportes por Carretera de 9 de diciembre de 1949.

Decreto de 29 de marzo de 1962, sobre regulación de las Agencias de Viajes.

Decreto 2023/1962, de 8 de agosto, que modifica el párrafo primero del artículo 146 del Reglamento de Ordenación de los Transportes por Carretera de 9 de diciembre de 1949.

Decreto 1943/1964, de 2 de julio, regulador de las actividades de las Agencias de Transportes.

Decreto 576/1966, de 3 de marzo, sobre ordenación de los transportes de mercancías por carretera.

Decreto 2008/1966, de 14 de julio, modifica el Decreto 490/1962, de 8 de marzo, que fijó los pesos máximos para circular por vías públicas.

Artículo 3 del Decreto 2149/1967, de 19 de agosto, que prevé la asunción por la jurisdicción ordinaria de la competencia de las Juntas de tasas.

Decreto 1832/1968, de 11 de julio, por el que se modifica el artículo 61 del Reglamento de Ordenación de los Transportes por Carretera de 9 de diciembre de 1949.

Decreto 3067/1968, de 28 de noviembre, ordena el tráfico de detalle de RENFE.

Decreto 1364/1969, de 19 de junio, regulador de los servicios reguladores de transporte internacional de viajeros.

Decreto 2237/1969, de 17 de julio, sobre la inspección de transporte por carretera.

Decreto 1968/1972, de 6 de julio, regulador de las formas de colaboración entre transportistas.

Decreto 1044/1973, de 17 de mayo, sobre circulación de vehículos destinados al transporte escolar.

Real Decreto 1754/1976, de 6 de febrero, sobre Reglamento Nacional para los Transportes de Mercancías Peligrosas.

Real Decreto 2101/1976, de 10 de agosto, sobre aplicación del Reglamento Nacional para los Transportes de Mercancías Peligrosas.

Real Decreto 1721/1978, de 2 de junio, sobre Juntas de Conciliación e Información.

Real Decreto 1415/1978, de 6 de junio, sobre regulación del transporte público en las Islas Canarias.

Decreto 358/1979, de 13 de febrero, sobre régimen de explotación de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera en zonas de débil tráfico.

Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio, sobre nuevo texto del TPC, excepto Anexo 1 y Apéndice 1 (en los marginales no modificados por el Real Decreto 1723/1984 por el que se da nueva redacción al Reglamento Nacional de Mercancías Peligrosas, aprobado por dicho Real Decreto 1999/1979) que se mantienen vigentes.

Real Decreto 2000/1979, de 29 de julio, sobre normativa de carga y control de la cantidad cargada en transportes de mercancías peligrosas.

Real Decreto 2174/1979, de 3 de agosto, por el que se autoriza, bajo determinadas condiciones, la agrupación de expediciones en los transportes de mercancías por carretera.

Real Decreto 1424/1980, de 4 de julio, sobre transporte urbano colectivo de viajeros.

Real Decreto 1677/1980, de 29 de agosto, sobre aplazamiento de los artículos 4 y 8, marginal 10.171 y Anejo III del TPC.

Real Decreto 2052/1981, de 4 de septiembre, que establece determinadas infracciones y sanciones en el transporte por carretera y especifica competencias en la tramitación de los expedientes sancionadores.

Real Decreto 2512/1981, de 19 de octubre, por el que se establecen las normas básicas de los Centros de Información y Distribución de Cargas.

Real Decreto 2965/1981, de 13 de noviembre, sobre delegación de funciones a diversos Entes preautonómicos en materia de transportes.

Real Decreto 1415/1982, de 30 de abril, sobre seguridad en el transporte escolar.

Real Decreto 1540/1984, de 8 de junio, por el que se deroga parcialmente el Decreto 576/1966, de 3 de marzo, sobre Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Real Decreto 1561/1984, de 18 de julio, regulador de la actividad de alquiler de vehículos sin conductor.

Real Decreto 2025/1984, de 17 de octubre, sobre coordinación de las competencias administrativas en relación con los servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo.

Real Decreto 383/1985, de 20 de marzo, por el que se prorroga por seis meses el plazo concedido por Real Decreto 1723/1984 para su entrada en vigor en lo que se refiere a los transportes en régimen de distribución y reparto de mercancías peligrosas por carretera.

Real Decreto 615/1985, de 20 de marzo, que suprime la exigencia de vehículos reserva en las concesiones de servicios públicos regulares de transporte por carretera.

Real Decreto 1209/1985, de 19 de junio, en su Disposición Adicional Tercera (encomienda a la Dirección General de Transportes Terrestres y a las Direcciones

Provinciales del Departamento las funciones que estaban asignadas al extinto Organismo Autónomo «Servicios Central y Provinciales de las Juntas de Detasas»).

Real Decreto 2146/1985, de 23 de octubre, de aclaración y actualización del régimen jurídico de la actividad de alquiler de automóviles sin conductor.

Real Decreto 666/1986, de 21 de febrero, que modifica los artículos 36, 39 y 143 a 147 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 9 de diciembre de 1949.

Real Decreto 1408/1986, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la inspección y del Régimen Sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera.

Real Decreto 262/1987, de 13 de febrero, regulador de la utilización de vehículos arrendados para la realización de transporte por carretera.

Real Decreto 216/1988, de 4 de marzo, regula las condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica para el ejercicio profesional de la actividad del transporte público por carretera.

B) Ordenes ministeriales:

Real Orden de 22 de junio de 1929, Reglamento para la explotación de los servicios públicos de transporte por carretera.

Orden ministerial de 17 de julio de 1934, complementaria del Decreto de 11 de enero de 1934 sobre estaciones de transporte por carretera.

Orden ministerial de 28 de marzo de 1935, autoriza el transporte de leche en los vehículos de viajeros.

Orden ministerial de 20 de abril de 1936, sobre procedimiento de otorgamiento de autorizaciones de transporte para ferias, fiestas, mercados y romerías.

Orden ministerial de 6 de junio de 1936, en aplicación del Decreto de 30 de mayo de 1936, de inspección.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1938, aprueba el Reglamento de las Juntas de Detasas.

Orden ministerial de 30 de julio de 1942, sobre normas de inspección de ferrocarriles, tranvías, trolebuses y servicios de transporte por carretera.

Orden ministerial de 21 de enero de 1943, sobre normas para la expedición de billetes de viajeros en transportes regulares por carretera.

Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944, sobre nuevas normas de inspección de servicios de ferrocarriles, tranvías, trolebuses y servicios de transporte por carretera.

Orden ministerial de 9 de febrero de 1945, establece diversas reglas sobre los servicios provinciales de la inspección por carretera.

Orden ministerial de 25 de mayo de 1945, sobre servicios de transporte por carretera.

Orden ministerial de 8 de junio de 1945 sobre Hoja de Ruta y Libro Registro de Expediciones en los transportes públicos por carretera.

Orden ministerial de 9 de julio de 1985 sobre Libro de Reclamaciones.

Orden ministerial de 3 de agosto de 1946 sobre servicios de alquiler discrecionales por concesionarios de servicio público de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 11 de diciembre de 1946 sobre billetes de ida y vuelta en los servicios públicos de transporte por carretera.

Orden ministerial de 12 de junio de 1947 sobre nuevos modelos de Hojas de Ruta en servicios de transporte A. B y C.

Orden ministerial de 10 de enero de 1948 dicta normas complementarias del Decreto-ley de 2 de septiembre de 1947 sobre Juntas de Detasas.

Orden ministerial de 8 de junio de 1949, dispone que se constituyan, con carácter provisional, las Juntas de Coordinación de los Transportes.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1949 sobre concursos para adjudicación de concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1949 sobre servicios regulares de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 31 de enero de 1950, aprueba el Reglamento de Régimen Interior de las Juntas de Coordinación de los Transportes.

Orden ministerial de 31 de marzo de 1950 sobre modificaciones en las condiciones de prestación de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 20 de abril de 1950 sobre instrucción a observar en la celebración de los concursos para la concesión de líneas regulares.

Orden ministerial de 16 de mayo de 1950 sobre normas de visado y establecimiento de la obligación de llevar visible la tarjeta de transporte (reformada en su artículo 5 por Orden ministerial de 1 de diciembre de 1973 y complementada por Orden ministerial de 28 de diciembre de 1950).

Orden ministerial de 30 de mayo de 1950 sobre establecimiento de servicios regulares de transporte de viajeros de interés general (Orden comunicada).

Orden ministerial de 21 de junio de 1950, señala plazo para la expedición de las tarjetas de transporte.

Orden ministerial de 31 de octubre de 1950 sobre solicitud de tarjeta de transporte para la realización de servicios de carga fraccionada y de radio de acción nacional (aclarada por Orden ministerial de 30 de junio de 1951).

Orden ministerial de 14 de noviembre de 1950 sobre prórroga en la tramitación de tarjetas de transporte.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1950 sobre normas para la obtención de las tarjetas de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 10 de marzo de 1951 sobre transporte internacional, excepto sus artículos 2 y 3.

Orden ministerial de 30 de marzo de 1951, establece la competencia de la Dirección General de Transportes Terrestres para el otorgamiento de las autorizaciones de Agencia de transportes y la aprobación del Reglamento y tarifas.

Orden ministerial de 7 de mayo de 1951, aprobó el Reglamento tipo de la Agrupación de transportistas provinciales.

Orden ministerial de 19 de mayo de 1951 sobre depósito de fianzas colectivas de servicios discrecionales.

Orden ministerial de 30 de junio de 1951 sobre otorgamiento de tarjetas de carga fraccionada.

Orden ministerial de 3 de julio de 1951 sobre normas provisionales para determinar el grado de coincidencia y fijar el canon.

Orden ministerial de 10 de julio de 1951 sobre servicios a través de fronteras de Seo de Urgell y Puigcerdá.

Orden ministerial de 12 de julio de 1951 sobre expresión de itinerarios prohibidos en tarjetas expedidas conforme al artículo 37 del Reglamento de Ordenación de 1949.

Orden ministerial de 14 de julio de 1951, reguladora de los servicios «a forfait» de las Agencias de Viajes.

Orden ministerial de 14 de julio de 1951 (reformada por Orden ministerial de 28 de mayo de 1953) sobre transporte de pescado fresco.

Orden ministerial de 25 de agosto de 1951 sobre servicios discrecionales a través de la frontera de La Línea de la Concepción.

Orden ministerial de 27 de agosto de 1951, aprobó el Reglamento-tipo de las Agencias de Transporte de Mercancías.

Orden ministerial de 11 de febrero de 1952, modificó el Reglamento-tipo de las Agencias de Transporte de Mercancías.

Orden ministerial de 11 de febrero de 1952 sobre acarreos de recogida y entrega a domicilio.

Orden ministerial de 31 de mayo de 1952 sobre fianzas colectivas de Agencias de Transporte.

Orden ministerial de 3 de junio de 1952 sobre normas para determinar la coincidencia y fijar el canon.

Orden ministerial de 23 de agosto de 1952 sobre autorización provisional de servicios regulares de transporte de viajeros de interés general.

Orden ministerial de 30 de marzo de 1953 sobre tramitación de expedientes de Agencias de Transporte que radiquen en poblaciones no capitales de provincia.

Orden ministerial de 1 de julio de 1953 sobre modificación del artículo 111 del Reglamento de Ordenación de 1949.

Orden ministerial de 31 de julio de 1953 sobre visado de autorizaciones.

Orden ministerial de 31 de julio de 1953, modifica la Orden ministerial de 3 de julio de 1952, sobre normas para la fijación del canon (modificada por Ordenes ministeriales de 30 de junio de 1956 y 29 de julio de 1957).

Orden ministerial de 9 de septiembre de 1953, modifica los artículos 1 y 2 de la Orden ministerial de 31 de julio de 1953 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 3 de marzo de 1954 sobre recargos por retraso en el abono del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 15 de julio de 1954 sobre autorizaciones de servicios discrecionales de ferias, fiestas, mercados y romerías, tanto de viajeros como mixtos.

Orden ministerial de 25 de noviembre de 1954 sobre autorizaciones de Agencias de Transporte.

Orden ministerial de 11 de enero de 1955, cierra admisión de solicitudes de líneas de servicio público regular de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 28 de marzo de 1955 sobre servicios «a forfait» prestados por Agencias de Viaje (modifica la Orden ministerial de 14 de julio de 1951).

Orden ministerial de 1 de marzo de 1956, ordena los servicios regulares de mercancías MR.

Orden ministerial de 5 de abril de 1956 en aplicación de la Orden ministerial de 1 de marzo de 1956 sobre servicios MR.

Orden ministerial de 6 de junio de 1956 sobre prórroga en la aplicación de la Orden ministerial de 1 de marzo de 1956 sobre servicios MR.

Orden ministerial de 7 de junio de 1956, deja en suspenso la aplicación de la Orden ministerial de 1 de marzo de 1956 sobre servicios MR.

Orden ministerial de 30 de junio de 1956 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 29 de julio de 1956, deroga el artículo 2 de la Orden ministerial de 31 de julio de 1953 en cuanto a servicios de Agencias de Viajes y establece canon de coincidencia para algunos servicios.

Orden ministerial de 31 de mayo de 1958 sobre transporte de fruta y verduras frescas (prorrogada por Ordenes ministeriales de 7 de junio de 1958 y 28 de abril de 1960).

Orden ministerial de 29 de julio de 1957 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 29 de julio de 1957 sobre vehículos de viajeros dedicados a Agencias de Viaje y a ferias y mercados.

Orden ministerial de 18 de marzo de 1958 sobre transportes discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 15 de abril de 1958, deroga parcialmente la Orden ministerial de 29 de julio de 1957 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 26 de febrero de 1959 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 31 de diciembre de 1959 sobre supresión de la renovación semestral de las tarjetas MR provisionales.

Orden ministerial de 18 de febrero de 1960 sobre expedición de visados de autorizaciones.

Orden ministerial de 7 de diciembre de 1960 sobre transporte de personas relacionadas con el servicio en los vehículos dedicados al transporte de mercancías tanto en cabina como en caja.

Orden ministerial de 19 de enero de 1961 sobre viajeros sin billete en servicios regulares de transporte por carretera.

Orden ministerial de 18 de abril de 1961 sobre exención del canon de coincidencia de los servicios discrecionales internacionales efectuados en vehículos extranjeros.

Orden ministerial de 18 de noviembre de 1961 sobre redondeo del precio de billetes en los servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 22 de marzo de 1962 sobre servicios que realicen los comerciantes o almacenistas en vehículos de su propiedad fuera del término municipal.

Orden ministerial de 25 de marzo de 1962 sobre transporte de industriales feriantes y de sus familiares y dependientes en los propios camiones que efectúan el traslado del material de feria.

Orden ministerial de 25 de marzo de 1962 sobre transporte de colmenas (modificada por Orden ministerial de 23 de agosto de 1963).

Orden ministerial de 19 de julio de 1962 por la que se excluye a Ceuta y Melilla de la aplicación del Reglamento de Ordenación de 1949.

Orden ministerial de 22 de agosto de 1962 sobre supresión de fianzas colectivas de agencias de transporte.

Orden ministerial de 22 de agosto de 1962 sobre facultades para recogida y reparto a domicilio de los servicios públicos discrecionales de mercancías.

Orden ministerial de 22 de agosto de 1962 sobre obligatoriedad de la hoja de ruta en los servicios de transportes de mercancías por carretera.

Orden ministerial de 23 de agosto de 1962, deroga la Orden ministerial de 25 de noviembre de 1954 y admite nuevas peticiones para apertura de agencias de transporte.

Orden ministerial de 25 de agosto de 1962 sobre modificación del artículo 24 del Reglamento-tipo de agencias de transporte, y que fija el plazo máximo para apertura al público de las agencias de transporte que se autoricen.

Orden ministerial de 26 de febrero de 1963, Reglamento de Agencias de Viaje.

Orden ministerial de 9 de octubre de 1963 sobre exención de autorización a los transportes fronterizos de mercancías entre Francia y España.

Orden ministerial de 25 de febrero de 1964 sobre régimen TIR.

Orden ministerial de 4 de noviembre de 1964, aprueba el Reglamento Nacional de Servicios Urbanos de Transporte en Automóviles Ligeros.

Orden ministerial de 5 de enero de 1966 sobre régimen TIR.

Orden ministerial de 22 de febrero de 1966 sobre devolución del importe de billetes anulados de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 30 de abril de 1966 sobre regulación de los servicios de transporte público de carga fraccionada.

Orden ministerial de 30 de julio de 1966 sobre canon de coincidencia.

Orden ministerial de 26 de octubre de 1966 sobre funcionamiento de empresas dedicadas al alquiler de vehículos sin conductor.

Orden ministerial de 10 de junio de 1967 sobre exención de autorización, en régimen de reciprocidad, en servicios de transporte internacional.

Orden ministerial de 10 de junio de 1967 sobre exención de autorizaciones previas en transporte internacional.

Orden ministerial de 30 de junio de 1967 sobre admisión de solicitudes de servicios públicos regulares de viajeros.

Orden ministerial de 30 de noviembre de 1967 sobre apertura de admisión de instancias de servicios de transporte regular de viajeros.

Orden ministerial de 11 de marzo de 1968 sobre definición y tramitación de hijuelas y concesiones.

Orden ministerial de 8 de octubre de 1968, establece los distintivos de los vehículos de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 4 de febrero de 1969, admite los distintivos de dimensiones reducidas para vehículos de transporte de mercancías de hasta 1.000 kg. de carga útil y declara exentos a los vehículos mixtos de la obligación de llevar los mismos.

Orden ministerial de 7 de junio de 1969, suprime el tránsito entre Gibraltar y La Línea de la Concepción.

Orden ministerial de 27 de septiembre de 1969 sobre distintivos de los vehículos (completada por las Ordenes ministeriales de 30 de enero, 30 de marzo, 30 de mayo, 28 de agosto y 31 de octubre de 1970, todas ellas sobre prórrogas para la colocación de distintivos).

Orden ministerial de 12 de febrero de 1971, establece el abono del canon de coincidencia por transportistas extranjeros.

Orden ministerial de 15 de marzo de 1971, por la que se regulan los transportes de determinadas mercancías con carga fraccionada.

Orden ministerial de 26 de abril de 1971, modifica la cuantía del canon de coincidencia para servicios discrecionales.

Orden ministerial de 7 de mayo de 1971, suspende la tramitación de peticiones de agencias de transporte.

Orden ministerial de 24 de junio de 1971 (declarada nula por el Tribunal Supremo).

Orden ministerial de 21 de septiembre de 1971 sobre prohibiciones en vehículos de servicio público de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 31 de diciembre de 1971 sobre modificación de la cuantía del canon de coincidencia para servicios discrecionales.

Orden ministerial de 29 de febrero de 1972 sobre autorización para transporte de pescado fresco con carga fraccionada.

Orden ministerial de 24 de marzo de 1972, regula los transportes internacionales de viajeros de carácter discrecional.

Orden ministerial de 29 de marzo de 1972, modifica la Orden ministerial de 31 de diciembre de 1971 sobre transporte de pescado fresco.

Orden ministerial de 29 de junio de 1972, regula el canon de coincidencia de los servicios discrecionales de mercancías.

Orden ministerial de 30 de junio de 1972 sobre repercusión del canon de coincidencia en las tarifas de los servicios discrecionales de mercancías.

Orden ministerial de 5 de julio de 1972 (declarada nula por el Tribunal Supremo) (establecía contingente de autorizaciones de servicio discrecional de mercancías de ámbito local).

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre autorizaciones para servicios discrecionales de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre modificaciones en la cuantía del canon de coincidencia para servicios discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre modificación del canon de coincidencia en los servicios internacionales de viajeros.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre declaraciones de viajes en servicios discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre hijuelas y prolongaciones en servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 23 de diciembre de 1972 sobre canon de coincidencia para servicios discrecionales.

Orden ministerial de 31 de diciembre de 1972 sobre autorizaciones para servicios públicos discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 26 de marzo de 1973 sobre ordenación del tráfico de detalle de RENFE.

Orden ministerial de 10 de abril de 1973, modifica la Orden ministerial de 26 de octubre de 1966 de exención de la obligación de tarjeta de transporte a empresas de alquiler de vehículos sin conductor.

Orden ministerial de 24 de abril de 1973, de colaboración de transportistas.

Orden ministerial de 29 de septiembre de 1973 sobre percepción mínima a abonar por los viajeros sin billete en líneas regulares.

Orden ministerial de 23 de noviembre de 1973 sobre normas para los servicios internacionales de mercancías peligrosas.

Orden ministerial de 10 de diciembre de 1973, modifica la Orden ministerial de 16 de mayo de 1950 relativa a la tarjeta de transporte.

Orden ministerial de 6 de julio de 1974 sobre autorización de vehículos acondicionados para llevar automóviles.

Orden ministerial de 3 de octubre de 1974, determina las condiciones para otorgar autorizaciones de servicios discrecionales de transporte público de mercancías.

Orden ministerial de 3 de octubre de 1974, determina las condiciones para otorgar autorizaciones de servicios discrecionales de transporte público de viajeros.

Orden ministerial de 18 de diciembre de 1974 sobre liberalización de determinados servicios de transporte internacional de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 12 de febrero de 1975 sobre sanciones a viajeros sin billete en servicios regulares.

Orden ministerial de 20 de febrero de 1975, establece distintivos de los vehículos de transporte de viajeros. Orden ministerial de 28 de viajeros, de 1975 sobre redondeo en precios de billetes de servicios públicos regulares.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1975, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1975, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 10 de marzo de 1976, modifica las cuantías del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 10 de marzo de 1976 sobre nuevos modelos de hoja de ruta.

Orden ministerial de 11 de junio de 1976 sobre moratoria para el abono del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 28 de junio de 1976 sobre otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros.

Orden ministerial de 28 de junio de 1976 sobre otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías.

Orden ministerial de 31 de julio de 1976 sobre nulidad del apartado 5 D de la Orden ministerial de 27 de octubre de 1972 sobre hijuelas y prolongaciones de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1976 sobre radio de acción de las cabezas tractoras.

Orden ministerial de 6 de noviembre de 1976 por la que se establece el modelo-tipo del pliego para los concursos de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1976 sobre procedimiento para otorgamiento de autorizaciones de transporte privado de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1976 sobre procedimiento para concesión de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1976 sobre procedimiento para concesión de autorizaciones de transporte público de mercancías.

Orden ministerial de 29 de marzo de 1977, modifica el procedimiento de visado de tarjetas de transporte discrecional.

Orden ministerial de 4 de agosto de 1977 sobre cuantía del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 29 de octubre de 1977 sobre normas específicas para liquidación de los déficit en servicios de transporte en Madrid y Barcelona.

Orden ministerial de 16 de diciembre de 1977, modifica el Reglamento Nacional de Servicios Urbanos de Transportes en Automóviles Ligeros.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1977 sobre procedimiento para concesión de autorizaciones de los transportes públicos discrecionales de viajeros.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1977 sobre procedimiento para concesión de autorizaciones de transportes públicos discrecionales de mercancías.

Orden ministerial de 29 de diciembre de 1977 sobre régimen de autorizaciones de los transportes discrecionales públicos y privados en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Orden ministerial de 21 de febrero de 1978, designa autoridad competente para el ADR al Subdirector general de Explotación de la Dirección General de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 23 de junio de 1978, crea las Juntas Consultivas.

Orden ministerial de 23 de junio de 1978, establece la Declaración de Porte.

Orden ministerial de 29 de junio de 1978 sobre cupos sobrantes de autorizaciones de transporte de mercancías de ámbito comarcal y local.

Orden ministerial de 31 de julio de 1978 sobre canon de coincidencia de vehículos extranjeros.

Orden ministerial de 25 de agosto de 1978 sobre recogida de leche fresca y su transporte a los centros de conservación e industrialización.

Orden ministerial de 27 de septiembre de 1978 sobre forma de entrada en vigor de la Orden ministerial de 23 de junio de 1978, que estableció la Declaración administrativa de Porte.

Orden ministerial de 25 de octubre de 1978 por la que se autoriza a las empresas transportistas a repercutir en las facturas de sus clientes el importe de los peajes legalmente establecidos, cuando transporten mercancías peligrosas por autopistas.

Orden ministerial de 21 de noviembre de 1978 sobre fijación de los límites de responsabilidad en el transporte de equipajes y encargos en los servicios públicos regulares de viajeros.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1978 sobre carga y descarga de vehículos destinados al transporte de mercancías.

Orden ministerial de 29 de enero de 1979 sobre comisión de estudio y definición de los servicios públicos de viajeros de largo recorrido.

Orden ministerial de 14 de febrero de 1979 que deroga parcialmente la Orden ministerial de 11 de febrero de 1952.

Orden ministerial de 29 de junio de 1979, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías.

Orden ministerial de 29 de junio de 1979, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros.

Orden ministerial de 23 de julio de 1979 sobre autorización de servicios públicos discrecionales de carga fraccionada de fruta y verduras frescas.

Orden ministerial de 29 de septiembre de 1979 sobre viajeros sin billete.

Orden ministerial de 24 de octubre de 1979 sobre incremento de la percepción mínima a cobrar a los viajeros desprovistos de billetes.

Orden ministerial de 24 de octubre de 1979 sobre unificación de concesiones de servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1979, modifica determinados preceptos referentes al canon de coincidencia.

Orden ministerial de 14 de febrero de 1980, normas sobre el transporte internacional de mercancías de las empresas españolas.

Orden ministerial de 27 de marzo de 1980, establece el régimen y programa para la realización de los cursos de formación específica de conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Orden ministerial de 27 de junio de 1980, regula el régimen de otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 27 de junio de 1980, regula el otorgamiento de autorizaciones de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 2 de agosto de 1980, complementa la anterior.

Orden ministerial de 27 de diciembre de 1980, regula el régimen de otorgamiento de autorizaciones de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 27 de diciembre de 1980, regula el régimen de otorgamiento de autorizaciones de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 18 de marzo de 1981 por la que se aprueban los modelos de ciertos documentos en relación con la explotación de Estaciones Centro y Despachos Centrales.

Orden ministerial de 17 de julio de 1981 sobre inspección de los servicios y actividades del transporte por carretera, de competencia del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Orden ministerial de 30 de noviembre de 1981, modifica la Orden ministerial de 30 de abril de 1966 sobre prestación de servicios públicos de transporte de mercancías con carga fraccionada.

Orden ministerial de 30 de noviembre de 1981, aprueba el Reglamento-tipo regulador de los servicios de transporte público de mercancías por carretera con carga fraccionada.

Orden ministerial de 21 de diciembre de 1981 sobre financiación de vehículos de servicios regulares de viajeros con crédito oficial.

Orden ministerial de 8 de abril de 1982, suspende provisionalmente la prohibición de circular por la noche entre ciertas horas en servicios de transporte internacional de viajeros.

Orden ministerial de 28 de junio de 1982, desarrolla el Real Decreto 1415/1982, de 30 de abril, sobre seguridad en transporte escolar.

Orden ministerial de 28 de julio de 1982, deja sin efecto hasta el 31 de diciembre de 1982 la prohibición de circular de veintidós a cinco horas en servicios de transporte internacional de viajeros.

Orden ministerial de 5 de octubre de 1982, establece normas complementarias para aplicación del Real Decreto 1415/1982, de 30 de abril, sobre seguridad en el transporte escolar.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1982, admite el paso por la frontera de Gibraltar por razones humanitarias.

Orden ministerial de 30 de junio de 1982 sobre acceso a las autorizaciones de transporte internacional de mercancías por las empresas españolas.

Orden ministerial de 7 de octubre de 1983 sobre adquisición de básculas móviles de pesaje de vehículos destinadas al transporte de mercancías por carretera.

Orden ministerial de 23 de diciembre de 1983, reguladora del régimen jurídico del otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías por carretera.

Orden ministerial de 23 de diciembre de 1983, reguladora del régimen jurídico del otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 10 de febrero de 1984, flexibiliza las Ordenes ministeriales de los años 1969 y 1982 sobre tránsito con Gibraltar.

Orden ministerial de 11 de junio de 1984 sobre financiación por crédito oficial de vehículos de transporte de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 19 de junio de 1984 sobre normalización de situaciones.

Orden ministerial de 28 de septiembre de 1983 sobre redondeo en el precio de los billetes de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 24 de octubre de 1984, desarrolla el Real Decreto 1561/1984, de 18 de julio, regulador de la actividad de alquiler de automóviles sin conductor.

Orden ministerial de 26 de diciembre de 1984 sobre validez a efectos de visado y canje de las autorizaciones temporales otorgadas al amparo de la Orden ministerial de 19 de junio de 1984 sobre normalización de situaciones.

Orden ministerial de 27 de diciembre de 1984 por la que se suprime la declaración administrativa de porte para determinados servicios de transporte de mercancías por carretera y se suspende temporalmente la exigencia de las hojas de ruta para los mismos.

Orden ministerial de 23 de mayo de 1985 sobre normalización de situaciones en materia de agencias de transporte, transitorios, cooperativas y otros, en relación con la contratación de servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera.

Orden ministerial de 27 de mayo de 1985, regula el transporte internacional de mercancías por carreteras sujeto a autorización contingentada, realizado por empresas y cooperativas españolas.

Orden ministerial de 26 de agosto de 1985 por la que se autoriza la convalidación de autorizaciones de las series MR, MDF y MDFC por otras de transporte público discrecional de mercancías por carretera en régimen de carga completa.

Orden ministerial de 12 de noviembre de 1985 sobre créditos subvencionados para la renovación de flota.

Orden ministerial de 27 de diciembre de 1985 por la que se modifican los límites de responsabilidad y régimen del transporte de equipajes y encargos con declaración de valor de las concesiones de servicios públicos regulares de viajeros por carretera, y las percepciones a cobrar a los viajeros que no vayan provistos del correspondiente billete.

Orden ministerial de 27 de enero de 1986 sobre prestación de transporte público de mercancías con autorizaciones de transporte de la serie DC.

Orden ministerial de 21 de febrero de 1986 que suspende la tramitación de peticiones de autorizaciones de transporte público de mercancías de carga fraccionada.

Orden ministerial de 8 de abril de 1986 sobre asignación de autorizaciones del contingente comunitario para el transporte internacional de mercancías.

Orden ministerial de 28 de mayo de 1986 que modifica y complementa la Orden ministerial de 23 de diciembre de 1983 de régimen jurídico de otorgamiento de autorizaciones de mercancías.

Orden ministerial de 23 de julio de 1986, por la que se introducen modificaciones y queda en suspenso temporalmente el punto 9 del artículo 5 de la Orden ministerial de 23 de diciembre de 1983 sobre régimen jurídico de otorgamiento de autorizaciones de transporte público de mercancías.

Orden ministerial de 28 de enero de 1987 sobre el libro de reclamaciones de servicios de transporte público.

Orden ministerial de 23 de diciembre de 1987, sobre ejecución de sanciones de precintado de vehículos y clausura de locales.

Orden ministerial de 21 de abril de 1988 que regula las pruebas para la obtención del certificado de capacitación para el ejercicio de las profesiones de transportistas, agencias de transporte, transitario y almacenista-distribuidor.

Orden ministerial de 23 de mayo de 1988 sobre cumplimiento y reconocimiento de la capacitación profesional y de otros requisitos exigibles para el ejercicio de las actividades de transportista, de agencia de transporte, transitario y de almacenista-distribuidor.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1988 por la que se aprueba el modelo oficial de certificado de capacitación profesional para las actividades de transportista, agencia de transporte, transitario y almacenista distribuidor.

2. Normas reguladoras del transporte por ferrocarril que quedan derogadas:

A) Decretos y Reales Decretos:

Real Decreto de 29 de abril de 1853, examen de expedientes.

Real Decreto de 14 de julio de 1854, interrupción de servidumbres y caminos para la construcción de ferrocarriles.

Real Decreto de 15 de febrero de 1856, pliego de condiciones generales para la concesión de ferrocarriles.

Real Decreto de 11 de marzo de 1857, divisiones para el servicio ferroviario.

Real Decreto de 13 de febrero de 1866, carácter de la concesión.

Real Decreto de 19 de enero de 1872, divisiones e inspección.

Decreto de 29 de mayo de 1873, inspección y vigilancia.

Decreto de 4 de octubre de 1873, velocidades de los trenes.

Real Decreto de 30 de junio de 1876, velocidades de los trenes.

Real Decreto de 6 de julio de 1877, inspección y vigilancia administrativa.

Real Decreto de 24 de mayo de 1878, Reglamento de la Ley General de Ferrocarriles.

Capítulos I, II, IX y X del Real Decreto de 8 de septiembre de 1878, Reglamento de Policía de Ferrocarriles.

Real Decreto de 8 de agosto de 1882, rebajas a los braceros.

Real Decreto de 18 de julio de 1889, nuevas bases sobre la inspección.

Real Decreto de 24 de marzo de 1891, Reglamento de transporte de mercancías inflamables.

Real Decreto de 19 de agosto de 1891, conducción de correo y servicio telegráfico.

Real Decreto de 1 de septiembre de 1895, inspección administrativa e intervención del Estado.

Real Decreto de 15 de septiembre de 1895, Reglamento para la Intervención del Estado.

Real Decreto de 7 de junio de 1898, transporte de correo.

Real Decreto de 14 de agosto de 1899, reorganiza la inspección.

Real Decreto de 15 de diciembre de 1899, concesiones y obras de tranvías eléctricos.

Real Decreto de 15 de febrero de 1901, abandono del servicio por los agentes.

Real Decreto de 15 de mayo de 1907, traslado de dementes.

Real Decreto de 20 de marzo de 1908, tranvías.

Real Decreto de 17 de junio de 1910, fianzas en las subastas de tranvías.

Real Decreto de 12 de agosto de 1912, Reglamento de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos.

Real Decreto de 4 de octubre de 1912, Reglamento de Ferrocarriles.

Real Decreto de 5 de mayo de 1913, conducción de presos.

Real Decreto de 17 de junio de 1913, subastas de las concesiones de tranvías.

Real Decreto de 22 de septiembre de 1917, resguardos nominativos garantía de interés en los ferrocarriles secundarios y estratégicos.

Real Decreto de 9 de marzo de 1917, medidas para acrecentar el material.

Real Decreto de 22 de septiembre de 1917, reglamentación del artículo 17 de la Ley de 23 de febrero de 1912, que modificaba la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos.

Real Decreto de 1 de diciembre de 1917, requisición y estadística.

Real Decreto de 13 de diciembre de 1917, facturación de carbones.

Real Decreto de 21 de diciembre de 1917, intervención del Estado en las fábricas que construyen material ferroviario.

Real Decreto de 10 de enero de 1918, retraso injustificado de los trenes de mercancías.

Real Decreto de 15 de febrero de 1918 para descongestionar el tráfico.

Real Decreto de 15 de febrero de 1918, tráfico de mercancías en las zonas próximas a las costas.

Real Decreto de 14 de marzo de 1918, ferrocarriles para el servicio de las cuencas carboníferas.

Real Decreto de 28 de junio de 1918, parcelas segregadas de vías férreas.

Real Decreto de 5 de septiembre de 1918, abastecimiento de aguas para ferrocarriles.

Real Decreto de 29 de septiembre de 1918, interventores del Estado.

Real Decreto de 16 de octubre de 1918, velocidad de los tranvías.

Real Decreto de 16 de enero de 1919, inspección administrativa y mercantil.

Real Decreto de 30 de junio de 1919, explotación en caso de movilización.

Real Decreto de 5 de julio de 1920, inspección de ferrocarriles.

Real Decreto de 14 de mayo de 1921, supresión de restricciones para la facturación de mercancías entre zonas próximas a las costas.

Real Decreto de 13 de noviembre de 1922, atribuye facultad sancionadora al M. O. P.

Real Decreto de 11 de diciembre de 1924, facturación de moluscos.

Real Decreto de 25 de diciembre de 1925, competencia en materia de tarificación.

Real Decreto de 24 de abril de 1926, régimen de tarifas.

Real Decreto de 12 de febrero de 1927, Delegaciones Especiales de Transporte.

Real Decreto de 1 de abril de 1927, subrogación de los municipios en lugar del Estado para las reversiones.

Real Decreto de 5 de septiembre de 1927, equipajes de los trenes.

Real Decreto de 22 de junio de 1928, clasifica los pasos a nivel y acuerda la supresión gradual de guardería de los mismos.

Real Decreto de 22 de febrero de 1929, autoriza la construcción y explotación de bienes de ferrocarril de interés local.

Real Decreto de 22 de diciembre de 1930, alta inspección de las líneas de tranvías.

Decreto de 22 de junio de 1932, inspección.

Decreto de 21 de julio de 1932, Reglamento para la inspección administrativa y mercantil.

Decreto de 27 de septiembre de 1932, establece Comisarías del Estado.

Decreto de 19 de octubre de 1932, aprueba el Reglamento para el funcionamiento de las Comisarías creadas por Decreto de 27 de septiembre de 1932.

Decreto de 2 febrero de 1933, Reglamento de las Juntas de Detasas.

Decreto de 19 de julio de 1934, concesiones de transporte por carretera de clase A) a las compañías ferroviarias.

Decreto de 4 de diciembre de 1934, recepción parcial de obras en construcción.

Decreto de 21 de marzo de 1935, pases de circulación.

Decreto de 26 de marzo de 1935, facultades en orden a expropiación.

Decreto de 2 de julio de 1935, pases de libre circulación y billetes.

Decreto de 24 de febrero de 1936, líneas automóviles.

Decreto de 22 de junio de 1936, Reglamento del Consejo de Obras Públicas e Inspecciones.

Decreto de 25 de agosto de 1938, Reglamento para Régimen de las Grandes Compañías.

Decreto de 13 de octubre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.

Decreto de 8 de septiembre de 1939, aprueba el Reglamento de la Junta Superior de Ferrocarriles.

Decreto de 14 de marzo de 1941, crea la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 31 de marzo de 1941, ordena la constitución de la Delegación de la Ordenación del Transporte.

Decreto de 31 de mayo de 1941, aprueba el Reglamento de la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 11 de julio de 1941, organiza la RENFE.

Decreto de 14 de julio de 1941, modifica el Consejo de Administración de RENFE.

Decreto de 4 de diciembre de 1941, modifica el Consejo de Administración de RENFE.

Decreto de 6 de diciembre de 1941 aprueba el Reglamento de la Junta Superior de Ferrocarriles y Transporte por Carretera.

Decreto de 30 de diciembre de 1941, utilización del material de los ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto de 21 de febrero de 1942, Reglamento de la Federación de Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha.

- Decreto de 8 de mayo de 1942, regula la inspección e intervención de los ferrocarriles.
- Decreto de 20 de octubre de 1942, amplía el Decreto de 13 de octubre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.
- Decreto de 18 de junio de 1943, modifica la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.
- Decreto de 23 de julio de 1943, preferencia de materiales para la construcción de ferrocarriles.
- Decreto de 30 de diciembre de 1944, simplificación y aumento de tarifas de RENFE.
- Decreto de 11 de abril de 1945, simplificación y aumento de tarifas en los ferrocarriles de vía estrecha.
- Decreto de 19 de octubre de 1945, dependencia y atribuciones de la Comisaría del Material Ferroviario.
- Decreto de 14 de diciembre de 1945, ordenación de las tarifas de RENFE.
- Decreto de 28 de diciembre de 1945, crea el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.
- Decreto de 11 de enero de 1946, Vocal del Ministerio de Trabajo en el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.
- Decreto de 8 de febrero de 1946, modifica el Decreto de 28 de diciembre de 1941, Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.
- Decreto de 15 de marzo de 1946, facultades de los Ingenieros de las Divisiones.
- Decreto de 31 de mayo de 1946, viajes gratuitos del personal de la Guardia Civil y Cuerpo General de Policía.
- Decreto de 17 de mayo de 1946, autoriza a los ferrocarriles de vía estrecha a implantar la nomenclatura, clasificación de mercancías, cuadros de gastos accesorios y condiciones de aplicación de las tarifas de RENFE.
- Decreto de 9 de octubre de 1946, normas para el transporte en vagones particulares.
- Decreto de 18 de octubre de 1946, denominación de la Junta de Estudios y Enlaces Ferroviarios.
- Decreto de 17 de enero de 1947, reorganiza la RENFE, excepto los artículos 27, 31 y 46.
- Decreto de 24 de octubre de 1947, limita el disfrute de los vagones particulares.
- Decreto de 5 de diciembre de 1947, competencia en materia de sanciones de la Comisaría del Material Ferroviario.
- Decreto de 29 de octubre de 1948, modifica el Comité de Gerencia de RENFE.
- Decreto de 20 de enero de 1950, aprobación de proyectos de modificación y ampliación de ferrocarriles.
- Decreto de 22 de diciembre de 1950, pasos a nivel.
- Decreto de 5 de febrero de 1953, ejecución de las sentencias de las Juntas de Detasas.
- Decreto de 13 de marzo de 1953, suministro de traviesas para ferrocarriles.
- Decreto 475/1959, de 2 de abril, sanción a los viajeros sin billete.
- Decreto 564/1959, de 9 de abril, desinsectación de locales y vehículos de transporte.
- Decreto 1032/1959, de 27 de julio, modifica los coeficientes de corrección de las tarifas de RENFE.
- Decreto 1803/1959, de 15 de octubre, suprime la Comisaría del Material Ferroviario.
- Decreto 16/1960, de 14 de enero, autoriza a RENFE a establecer tarifas especiales, reducidas, eventuales y transitorias.
- Decreto 111/1960, de 28 de enero, modifica la Composición del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.
- Decreto 232/1963, de 7 de febrero, funcionamiento y organización de la Delegación del Gobierno en RENFE.
- Decreto 2408/1962, de 20 de septiembre, revisión de normas de supresión de pasos a nivel.
- Decreto de 26 de diciembre de 1963, reorganiza el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera con la nueva denominación de Consejo Superior de Transportes Terrestres.
- Decreto de 2 de julio de 1964, amplía la composición del Consejo Superior de Transportes Terrestres.
- Decreto 3439/1964, de 22 de octubre, transporte de la correspondencia pública por RENFE.

Decreto 3233/1964, de 28 de octubre, modifica el Decreto de 26 de diciembre de 1963, de creación del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto 4109/1964, de 17 de diciembre, organización y funciones de la Delegación del Gobierno en RENFE.

Decreto 2927/1965, de 24 de septiembre, Estatuto de FEVE.

Decreto 1479/1966, de 2 de junio, amplía la composición del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto 1820/1967, de 20 de julio, tabla de disposiciones vigentes en materias reguladas por el Estatuto de RENFE.

Decreto 3067/1968, de 28 de noviembre, ordenación del tráfico de detalle en RENFE.

Decreto 909/1969, de 9 de mayo, reestructura la Delegación del Gobierno en RENFE.

Decreto 913/1969, de 8 de mayo, reorganiza el Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto de 22 de febrero de 1973, estructura del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Real Decreto 2422/1978, de 25 de agosto, revisa las normas sobre pasos a nivel.

Real Decreto 931/1979, de 4 de abril, estructura y funciones del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

Real Decreto 2630/1979, de 28 de septiembre, sanciones por uso injustificado de aparatos de alarma.

Real Decreto 2905/1980, de 30 de diciembre, modifica el Real Decreto 931/1979, de 4 de abril, sobre estructura y funciones del Instituto de Estudios de Transportes y comunicaciones.

B) Quedan derogadas, asimismo, las siguientes Ordenes ministeriales.

Real Orden de 27 de mayo de 1856, proyectos de ferrocarriles.

Real Orden de 4 de septiembre de 1860, causas por accidente.

Real Orden de 10 de enero de 1863, sobre transportes, plazos y horas de despacho.

Real Orden de 24 de enero de 1863, objetos olvidados,

Real Orden de 26 de agosto de 1863, vigilancia por los Alcaldes.

Real Orden de 27 de octubre de 1863, efectos deteriorados o extraviados.

Real Orden de 18 de octubre de 1864, evitación de siniestros.

Real Orden de 22 de abril de 1865, obliga a expedir billetes y admitir efectos por las líneas de enlace.

Real Orden de 19 de agosto de 1865, faltas cometidas en los transportes.

Real Orden de 2 de octubre de 1865, billetes para niños.

Real Orden de 9 de enero de 1868, calefacción en los trenes.

Orden ministerial de 21 de enero de 1869, tarifas especiales en casos de urgencia.

Orden ministerial de 15 de febrero de 1869, obras de mejora y ampliación.

Orden ministerial de 9 de marzo de 1869, pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de mayo de 1869, trenes especiales.

Orden ministerial de 20 de mayo de 1869, apeaderos.

Orden ministerial de 28 de octubre de 1869, billetes de niños.

Real Orden de 26 de abril de 1871, conducción de caudales.

Real Orden de 1 de junio de 1871, carácter de los resguardos talonarios.

Real Orden de 26 de julio de 1871, organización de trenes y conducción del correo.

Real Orden de 19 de enero de 1872, transporte de locos y enfermos.

Real Orden de 9 de febrero de 1872, pago de portes.

Real Orden de 23 de mayo de 1872, concesiones y dominio público.

Real Orden de 8 de agosto de 1872, materias inflamables.

Real Orden de 23 de agosto de 1872, hierbas en las vías.

Real Orden de 5 de septiembre de 1872, máquinas exploradoras.

Orden ministerial de 24 de marzo de 1873, compañías en combinación.

Orden ministerial de 28 de marzo de 1873, inspección facultativa.

Orden ministerial de 9 de abril de 1873, inspección de Sociedades ferroviarias.

Orden ministerial de 29 de mayo de 1873, tranvías.

Orden ministerial de 29 de mayo de 1873, inspección y vigilancia.

Real Orden de 24 de agosto de 1875, contravenciones.

- Real Orden de 20 de septiembre de 1875, contravenciones.
- Real Orden de 31 de marzo de 1880, crea una inspección especial.
- Real Orden de 27 de julio de 1880, embargos y retención de mercancías.
- Real Orden de 7 de junio de 1881, locomotoras con tender delante.
- Real Orden de 30 de junio de 1881, prevención de incendios.
- Real Orden de 26 de mayo de 1884, derechos de tanteo en tranvías.
- Real Orden de 10 de febrero de 1885, transporte gratuito de jornaleros.
- Real Orden de 8 de enero de 1886, atribución de competencias a los Gobernadores Civiles en materia de policía.
- Real Orden de 2 de agosto de 1887, devolución del importe del billete por haber obligado a viajar en clase inferior.
- Real Orden de 19 de julio de 1888, enajenación de terrenos sobrantes.
- Real Orden de 27 de julio de 1888, multas por retraso.
- Real Orden de 15 de enero de 1889, telegramas oficiales.
- Real Orden de 7 de marzo de 1889, vigencia de cuadros de marcha.
- Real Orden de 11 de marzo de 1889, carruajes de lujo.
- Real Orden de 26 de agosto de 1889, derecho de entrada de los inspectores en las estaciones y dependencias.
- Real Orden de 14 de septiembre de 1889, gastos de inspección.
- Real Orden de 14 de mayo de 1891, vigilancia.
- Real Orden de 29 de julio de 1891, atribuciones a los ingenieros de las divisiones.
- Real Orden de 23 de abril de 1893, tramos metálicos.
- Real Orden de 13 de julio de 1895, discos.
- Real Orden de 23 de octubre de 1895, inspección del Gobierno.
- Real Orden de 18 de enero de 1896, transportes militares.
- Real Orden de 13 de mayo de 1897, tarifas de los billetes de andén e inversión de su producto.
- Real Orden de 26 de agosto de 1899, Reglamento del servicio de inspección y vigilancia.
- Real Orden de 31 de octubre de 1899, competencia para la inspección técnica de los tranvías económicos.
- Real Orden de 20 de diciembre de 1899, circulación de los inspectores.
- Real Orden de 13 de noviembre de 1900, material para el tráfico.
- Real Orden de 30 de noviembre de 1900, carga y descarga.
- Real Orden de 5 de diciembre de 1900, revisión de tarifas.
- Real Orden de 24 de enero de 1901, revisión de trozos metálicos.
- Real Orden de 1 de abril de 1901, tranvías eléctricos.
- Real Orden de 31 de octubre de 1901, funciones fiscales de las divisiones.
- Real Orden de 30 de diciembre de 1901, ferrocarriles mineros.
- Real Orden de 1 de febrero de 1902, retraso de ferrocarriles mixtos.
- Real Orden de 7 de febrero de 1902, Precios de transporte.
- Real Orden de 25 de febrero de 1902, instrucción para puentes metálicos.
- Real Orden de 7 de octubre de 1902, para aplicar tarifas especiales.
- Real Orden de 12 de mayo de 1903, mercancías a gran velocidad y coches de tercera.
- Real Orden de 5 de octubre de 1903, tranvías.
- Real Orden de 22 de enero de 1904, interventores del Estado.
- Real Orden de 1 de julio de 1904, concesión de unificación del material.
- Real Orden de 7 de octubre de 1904, tracción eléctrica.
- Real Orden de 1 de diciembre de 1905, cuestión de transportes.
- Real Orden de 1 de diciembre de 1905, inspección de tranvías.
- Real Orden de 1 de marzo de 1906, prohíbe la venta de billetes fuera de las estaciones y agencia de las compañías.
- Real Orden de 11 de octubre de 1906, proyectos de tarifas especiales.
- Real Orden de 9 de febrero de 1907, substracciones en transportes.
- Real Orden de 12 de noviembre de 1907, tarifas especiales.
- Real Orden de 4 de enero de 1908, velocidades.
- Real Orden de 17 de febrero de 1908, instalaciones eléctricas, servidumbre de ferrocarriles.
- Real Orden de 24 de febrero de 1908, inspección y vigilancia.

- Real Orden de 8 de octubre de 1908, condiciones del talón de transporte.
- Real Orden de 10 de octubre de 1908, responsabilidad de las compañías en las substracciones.
- Real Orden de 22 de noviembre de 1908, inspección.
- Real Orden de 15 de junio de 1909, coches celulares vacíos.
- Real Orden de 7 de noviembre de 1909, deslinde de responsabilidades.
- Real Orden de 29 de noviembre de 1909, deslinde de responsabilidades.
- Real Orden de 18 de mayo de 1910, contratación y depósito de mercancías, tarifas de almacenaje.
- Real Orden de 9 de noviembre de 1910, inspección del material.
- Real Orden de 19 de noviembre de 1913, servicio de rectificación de portes.
- Real Orden de 2 de diciembre de 1913, transportes de piedra para obras del Estado.
- Real Orden de 3 de febrero de 1914, servicios sanitarios e higiénicos.
- Real Orden de 6 de abril de 1914, proyectos de tarifas especiales de transporte de mercancías.
- Real Orden de 5 de febrero de 1915, plazos para verificar los transportes.
- Real Orden de 24 de abril de 1915, espera en trenes en combinación.
- Real Orden de 20 de noviembre de 1915, desinfección de vagones de ganado.
- Real Orden de 18 de agosto de 1916, movilización del material de transporte de carbón.
- Real Orden de 3 de noviembre de 1916, medidas para evitar paralizaciones del material.
- Real Orden de 17 de noviembre de 1916, prohíbe las facturaciones a la orden y al portador y señala los tipos de percepción por almacenaje.
- Real Orden de 13 de enero de 1917, limita la reexpedición de mercancías.
- Real Orden de 19 de enero de 1917, adquisición de material.
- Real Orden de 10 de marzo de 1917, transportes preferentes.
- Real Orden de 12 de marzo de 1917, medidas para acrecentar el material.
- Real Orden de 24 de abril de 1917, transporte de carbón.
- Real Orden de 1 de mayo de 1917, aprovechamiento del material móvil.
- Real Orden de 9 de mayo de 1917, venta de mercancías facturadas.
- Real Orden de 11 de mayo de 1917, instrucciones para subastas.
- Real Orden de 22 de mayo de 1917, tiempos de transporte para mercancías.
- Real Orden de 1 de junio de 1917, para regular e intensificar el tráfico.
- Real Orden de 8 de junio de 1917, infracciones cometidas por las compañías.
- Real Orden de 25 de junio de 1917, para regular e intensificar el tráfico.
- Real Orden de 4 de julio de 1917, transporte de carbones.
- Real Orden de 6 de agosto de 1917, transporte de carbón.
- Real Orden de 18 de agosto de 1917, materiales inútiles de hierro y acero.
- Real Orden de 30 de agosto de 1917, transporte de carbón.
- Real Orden de 19 de septiembre de 1917, transporte de carbones.
- Real Orden de 26 de noviembre de 1917, formalidades de los talones de transporte.
- Real Orden de 15 de diciembre de 1917, derechos de estadía de vagones y reposo de mercancías.
- Real Orden de 27 de diciembre de 1917, limitación temporal de los servicios.
- Real Orden de 4 de febrero de 1918, facturación de mercancías con destino a poblaciones que tengan varias estaciones.
- Real Orden de 3 de julio de 1918, facturación por las personas obligadas a suministros.
- Real Orden de 17 de julio de 1918, ferrocarriles secundarios con Caja de Emisión.
- Real Orden de 11 de octubre de 1918, formalidades para la emisión de obligaciones y cédulas sobre anualidades.
- Real Orden de 23 de octubre de 1918, transporte de remolacha.
- Real Orden de 26 de octubre de 1918, tráfico de naranjas.
- Real Orden de 6 de noviembre de 1918, transporte de remolacha.
- Real Orden de 8 de noviembre de 1918, causas por accidentes.
- Real Orden de 11 de enero de 1919, tráfico de carbones.
- Real Orden de 5 de febrero de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.
- Real Orden de 18 de febrero de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.
- Real Orden de 7 de marzo de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.

Real Orden de 12 de marzo de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.

Real Orden de 7 de mayo de 1919, competencia para reglamentar la explotación de ferrocarriles.

Real Orden de 8 de septiembre de 1919, recargo de tarifas.

Real Orden de 26 de noviembre de 1919, aumento del material carril y de tracción.

Real Orden de 20 de septiembre de 1920, transporte de pescado fresco en hielo.

Real Orden de 29 de octubre de 1920, venta de mercancías y derechos de almacenaje y estadía de vagones.

Real Orden de 30 de noviembre de 1920, derechos de almacenaje de mercancías y estadía de vagones.

Real Orden de 23 de noviembre de 1920, distribución de vagones y prorrateo del material de carga.

Real Orden de 9 de mayo de 1921, facturación de mercancías.

Real Orden de 30 de julio de 1921 concede preferencia a los transportes militares.

Real Orden de 1 de septiembre de 1921, expediciones muy preferentes.

Real Orden de 28 de octubre de 1921, transportes preferentes.

Real Orden de 9 de diciembre de 1921, transporte preferente de mercancías.

Real Orden de 14 de diciembre de 1921, recargo de almacenaje y estadía de vagones.

Real Orden de 20 de febrero de 1922, transporte de pescado.

Real Orden de 22 de febrero de 1922, transporte de ganado y de carnes frescas.

Real Orden de 13 de marzo de 1922, derechos por paralizaciones de vagones.

Real Orden de 23 de marzo de 1922, plazo de expedición, transporte, transmisión y entrega de mercancías.

Real Orden de 16 de septiembre de 1922, Reglamento provisional de oficinas ambulantes.

Real Orden de 13 de noviembre de 1922, multas a concesionarios o arrendatarios.

Real Orden de 13 de enero de 1923, plazos de las expediciones de gran velocidad.

Real Orden de 25 de febrero de 1923, intensifica la labor inspectora.

Real Orden de 10 de octubre de 1923, consultas e información pública sobre régimen ferroviario.

Real Orden de 10 de noviembre de 1923, anulando pases de libre circulación.

Real Orden de 17 de noviembre de 1923, pases gratuitos.

Real Orden de 24 de noviembre de 1923, pases gratuitos.

Real Orden de 11 de diciembre de 1923, pases gratuitos.

Real Orden de 13 de febrero de 1924, transporte preferente de mercancías.

Real Orden de 28 de marzo de 1924, pases gratuitos.

Real Orden de 26 de abril de 1924, plazos reglamentarios de transporte.

Real Orden de 6 de mayo de 1924, casos en que no es exigible a los remitentes la guía de origen y sanidad.

Real Orden de 6 de mayo de 1924, embarque de ganado.

Real Orden de 25 de junio de 1924, facultad de los Ayuntamientos para intervenir ciertas obras en terrenos de las compañías.

Real Orden de 30 de septiembre de 1924, desarrolla el Estatuto Ferroviario.

Real Orden de 15 de diciembre de 1924, concesión de tranvías por los Ayuntamientos.

Real Orden de 6 de julio de 1925, aprueba el Reglamento Sanitario de las Vías Férreas.

Real Orden de 10 de septiembre de 1925, facturaciones de verduras frescas y hortalizas destinadas a la exportación.

Real Orden de 15 de octubre de 1926, facultad de los Ayuntamientos para intervenir ciertas obras en terrenos, de las compañías.

Real Orden de 17 de febrero de 1927, enajenación de materiales inútiles.

Real Orden de 5 de marzo de 1927, plazos reglamentarios de transporte.

Real Orden de 23 de marzo de 1928, inspección de los tranvías urbanos e interurbanos.

Real Orden de 24 de marzo de 1928, plazo para la descarga de mercancías.

Real Orden de 12 de mayo de 1928, suprime los plazos reglamentarios de transporte de carácter extraordinario.

Real Orden de 26 de junio de 1928, señalización de pasos a nivel.

Real Orden de 15 de agosto de 1928, subrogación de los municipios en lugar del Estado para las reversiones.

Real Orden de 9 de marzo de 1928, depósito provisional para los concursos o subastas de ferrocarriles,

Real Orden de 21 de diciembre de 1929, pasos a nivel.

Real Orden de 1 de abril de 1930, pases de alta inspección.

Real Orden de 21 de abril de 1930, normas para el cruce de coches por pasos a nivel.

Orden ministerial de 23 de abril de 1931, pases de circulación.

Orden ministerial de 20 de mayo de 1931, pases de circulación.

Orden ministerial de 3 de junio de 1931, pases de circulación.

Orden ministerial de 30 de julio de 1931, proyectos de mejora de instalación de ferrocarriles.

Orden ministerial de 27 de octubre de 1931, remisión de los productos por sus fabricantes.

Orden ministerial de 25 de febrero de 1932, informes sobre detasas.

Orden ministerial de 10 de marzo de 1932, instrucciones a los interventores.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1932, horas de facturación.

Orden ministerial de 16 de noviembre de 1932, autoriza la modificación de los horarios de facturación.

Orden ministerial de 8 de diciembre de 1932, sistema administrativo y explotación de las compañías.

Orden ministerial de 18 de agosto de 1933, seguros en billetes de ida y vuelta.

Orden ministerial de 2 de marzo de 1934, plazas de transporte en gran velocidad.

Orden ministerial de 6 de marzo de 1934, reglas para facilitar los transportes.

Orden ministerial de 11 de abril de 1934, normas para la recepción de obras de explanación, fábrica y túneles.

Decreto de 20 de septiembre de 1934, pasos a nivel.

Orden ministerial de 23 de agosto de 1934, normas para encargarse el Estado de la explotación de ferrocarriles.

Orden ministerial de 12 de marzo de 1935, adquisición de material de industrias españolas.

Orden ministerial de 15 de marzo de 1935, adquisición de automotores.

Orden ministerial de 28 de marzo de 1935, revisión en ruta de pases de circulación.

Orden ministerial de 2 de mayo de 1935, billetes de niños.

Orden ministerial de 29 de julio de 1935, servidumbres eléctricas.

Orden ministerial de 25 de noviembre de 1935, concesión de pases y billetes gratuitos.

Orden ministerial de 6 de diciembre de 1935, concesiones de líneas automóbiles de la clase A.

Orden ministerial de 28 de enero de 1936, dispositivos de seguridad en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de marzo de 1936, sobre automotores.

Orden ministerial de 5 de junio de 1936, cumplimiento del Decreto de 2 de julio de 1935 sobre pases de libre circulación.

Orden ministerial de 15 de septiembre de 1936, subasta de mercancías detenidas.

Orden ministerial de 26 de septiembre de 1936, normas para la subasta de las mercancías detenidas.

Orden ministerial de 7 de abril de 1937, impulsando el tráfico ferroviario.

Orden ministerial de 15 de julio de 1937, derechos de paralización y almacenaje.

Orden ministerial de 23 de julio de 1937, adquisición de automotores.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1937, normas para ejecución de obras.

Orden ministerial de 16 de diciembre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1938, Reglamento de la Junta de Detasas.

Orden ministerial de 29 de mayo de 1939, complementa la Orden ministerial de 28 de diciembre de 1938 sobre Juntas de Detasas.

Orden ministerial de 10 de julio de 1939, necesidad de autorización para la adquisición de material móvil.

Orden ministerial de 7 de septiembre de 1939, reclamaciones a las compañías.

Orden ministerial de 29 de septiembre de 1939, modifica el Reglamento de las Juntas de Detasas.

- Orden ministerial de 23 de noviembre de 1939, inspección de tranvías.
- Orden ministerial de 30 de noviembre de 1939, multas a las compañías ferroviarias.
- Orden ministerial de 15 de diciembre de 1939, pases gratuitos y billetes reducidos.
- Orden ministerial de 10 de enero de 1940, descarga urgente de mercancías.
- Orden ministerial de 11 de enero de 1940, utilización de vagones abiertos.
- Orden ministerial de 7 de febrero de 1940, utilización de vagones de techo malo y abiertos.
- Orden ministerial de 17 de febrero de 1940, autoriza el límite de facturaciones al detalle.
- Orden ministerial de 21 de febrero de 1940, autoriza la subasta de mercancías sobre vagón.
- Orden ministerial de 30 de marzo de 1940, suspende determinadas facturaciones con empalme.
- Orden ministerial de 3 de abril de 1940, reduce los plazos de la Orden ministerial de 21 de febrero de 1940 para la subasta de mercancías.
- Orden ministerial de 10 de mayo de 1940, clasifica los transportes por ferrocarril.
- Orden ministerial de 28 de mayo de 1940, deroga la exención de derechos de paralización de los transportes militares.
- Orden ministerial de 4 de junio de 1940, incluye los abonos entre las mercancías preferentes.
- Orden ministerial de 4 de julio de 1940, facturaciones de mercancías para apartaderos particulares.
- Orden ministerial de 8 de julio de 1940, suministro de carbón.
- Orden ministerial de 10 de julio de 1940, complementa la Orden ministerial de 8 de julio de 1940 sobre suministro de carbón.
- Orden ministerial de 17 de julio de 1940, normas para el transporte de carbón.
- Orden ministerial de 13 de agosto de 1940, régimen de los vagones carboneros.
- Orden ministerial de 14 de agosto de 1940, pases gratuitos y billetes reducidos.
- Orden ministerial de 30 de septiembre de 1940, alta inspección de los tranvías.
- Orden ministerial de 31 de octubre de 1940, normas para el transporte de arroz por ferrocarril.
- Orden ministerial de 5 de noviembre de 1940, regula las facturaciones de carbón.
- Orden ministerial de 7 de noviembre de 1940, parque móvil mancomunado.
- Orden ministerial de 7 de noviembre de 1940, cobro en domingo de derechos de paralización y almacenaje de mercancías.
- Orden ministerial de 28 de noviembre de 1940, normas para transportes preferentes.
- Orden ministerial de 28 de noviembre de 1940, prioridad de carga de carbón para su consumo en los ferrocarriles.
- Orden ministerial de 3 de diciembre de 1940, reorganización de las Delegaciones Especiales de Transportes.
- Orden ministerial de 19 de diciembre de 1940, transbordo de mercancías.
- Orden ministerial de 2 de enero de 1941, intervención de las Juntas de Detasas en la condonación de derechos de almacenaje.
- Orden ministerial de 7 de enero de 1941, canon de urgencia y preferencia.
- Orden ministerial de 25 de enero de 1941, datos de destinatario y estación de destino en las facturaciones.
- Orden ministerial de 27 de enero de 1941, regulación de los transportes militares.
- Orden ministerial de 12 de febrero de 1941, zonas para la agrupación de las compañías en federaciones.
- Orden ministerial de 15 de febrero de 1941, facturación de patatas de siembra.
- Orden ministerial de 28 de febrero de 1941, carga y paralización de material.
- Orden ministerial de 11 de marzo de 1941, autoriza el cobro de suplementos de butaca.
- Orden ministerial de 26 de abril de 1941, suspende la actuación de las Delegaciones Especiales y disuelve la Junta Auxiliar.
- Orden ministerial de 1 de mayo de 1941, construcción de vehículos que vayan sobre carriles.
- Orden ministerial de 12 de mayo de 1941, transportes militares.
- Orden ministerial de 16 de mayo de 1941, carga de cemento en ferrocarriles.
- Orden ministerial de 16 de mayo de 1941, régimen de cargues en apartaderos.

- Orden ministerial de 14 de junio de 1941, normas para el transporte de mercancías.
- Orden ministerial de 15 de abril de 1942, facultad para imponer multas del delegado para la ordenación del transporte.
- Orden ministerial de 20 de junio de 1942, inspección de tranvías.
- Orden ministerial de 30 de julio de 1942, inspección de ferrocarriles.
- Orden ministerial de 31 de julio de 1942, paquetes postales.
- Orden ministerial de 14 de agosto de 1942, Reglamento para el transporte de paquetes postales.
- Orden ministerial de 2 de octubre de 1942, regula el uso de vagones particulares.
- Orden ministerial de 20 de octubre de 1942, pases gratuitos y billetes reducidos.
- Orden ministerial de 21 de octubre de 1942, sanciones a los usuarios.
- Orden ministerial d. 17 de diciembre de 1942, uso de vagones particulares.
- Orden ministerial de 21 de diciembre de 1942, responsabilidad de los funcionarios por la paralización de vagones.
- Orden ministerial de 21 de enero de 1943, uso, cesión y transferencia de vagones particulares.
- Orden ministerial de 12 de marzo de 1943, suministro de traviesas para ferrocarriles.
- Orden ministerial de 10 de abril de 1943, reclamaciones por incumplimiento del contrato de transporte.
- Orden ministerial de 5 de agosto de 1943, sanciones por demora en la utilización del material ferroviario.
- Orden ministerial de 14 de abril de 1944, transporte de mercancías por el Ejército del Aire.
- Orden ministerial de 20 de abril de 1944, complementa el Decreto de 13 de octubre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.
- Orden ministerial de 26 de abril de 1944, alquiler de vagones particulares.
- Orden ministerial de 20 de mayo de 1944, crea la Junta de Enlaces Ferroviarios.
- Orden ministerial de 26 de julio de 1944, normas para coordinar los transportes de ferrocarril y de carretera.
- Orden ministerial de 28 de julio de 1944, explotación de líneas automóviles por la RENFE.
- Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944, normas para la inspección e intervención de ferrocarriles, tranvías y trolebuses.
- Orden ministerial de 18 de septiembre de 1944, instrucciones para el abastecimiento de traviesas a RENFE.
- Orden ministerial de 31 de octubre de 1944, valoración de proyectos de trolebuses.
- Orden ministerial de 4 de diciembre de 1944, aprueba el Reglamento de aplicación de la Ley de 5 de octubre de 1940, de concesión de trolebuses.
- Orden ministerial de 30 de diciembre de 1944, aclara el canon de urgencia y preferencia regulado por la Orden ministerial de 7 de enero de 1941.
- Orden ministerial de 2 de junio de 1945, reservas de madera en aprovechamientos para traviesas.
- Orden ministerial de 19 de agosto de 1945, competencias para autorizar las transferencias de vagones particulares.
- Orden ministerial de 15 de octubre de 1945, billetes de mutilados ciegos.
- Orden ministerial de 26 de octubre de 1945, modifica la Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944 sobre inspección.
- Orden ministerial de 15 de noviembre de 1945, dependencia y funciones de la Comisaría del Material Ferroviario.
- Orden ministerial de 11 de enero de 1946, organización del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.
- Orden ministerial de 12 de abril de 1946, normas sobre contratación, inspección y recepción de material; suprime la Delegación del Material Ferroviario.
- Orden ministerial de 24 de abril de 1946, autoriza a los ferrocarriles explotados por el Estado a implantar la nomenclatura, clasificación de mercancías, cuadros de gastos accesorios y condiciones de aplicación de las tarifas de RENFE.
- Orden ministerial de 27 de abril de 1946, normas generales técnicas de electrificación.

Orden ministerial de 22 de mayo de 1946, modifica el Reglamento de 4 de diciembre de 1944 de trolebuses.

Orden ministerial de 1 de junio de 1946, normas para la venta de suplementos de cama.

Orden ministerial de 7 de agosto de 1946, aclara el Reglamento de Trolebuses de 14 de diciembre de 1944.

Orden ministerial de 31 de octubre de 1946, desarrolla el Decreto de 9 de octubre de 1946 sobre vagones particulares.

Orden ministerial de 16 de enero de 1947, desarrolla el Decreto de 9 de octubre de 1946 sobre vagones particulares.

Orden ministerial de 20 de febrero de 1947, autorización de transferencia de vagones particulares de vía estrecha.

Orden ministerial de 30 de octubre de 1947, desarrolla el Decreto de 24 de octubre de 1947 sobre vagones particulares.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1947, tarifa al retorno de material vacío en los ferrocarriles de vía estrecha.

Orden ministerial de 10 de enero de 1948, desarrolla el Decreto-ley de 2 de septiembre de 1947, sobre Juntas de Detasas.

Orden ministerial de 19 de febrero de 1948, modifica la Orden ministerial de 12 de abril de 1946, sobre construcción y transferencia de vagones particulares.

Orden ministerial de 30 de noviembre de 1948, prohíbe el cargue de carbón en vagones particulares cerrados.

Orden ministerial de 11 de diciembre de 1948, modifica la Orden ministerial de 1 de junio de 1946 sobre suplementos de cama.

Orden ministerial de 8 de junio de 1949, crea las Juntas de Coordinación de Transportes.

Orden ministerial de 18 de octubre de 1950, recargo en suplementos de cama y coche-salón.

Orden ministerial de 24 de febrero de 1951, Reglamento Orgánico de los Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 9 de junio de 1951, inspección.

Orden ministerial de 26 de noviembre de 1951, normas para los proyectos.

Orden ministerial de 10 de enero de 1952, concesiones de transporte por carretera de las compañías ferroviarias.

Orden ministerial de 29 de enero de 1952, suministro de traviesas.

Orden ministerial de 6 de febrero de 1952, Comisiones mixtas para la ordenación de las explotaciones de tranvías.

Orden ministerial de 3 de junio de 1952, abono del canon de coincidencia al ferrocarril.

Orden ministerial de 27 de julio de 1952, construcción y conservación de ferrocarriles de vía normal.

Orden ministerial de 15 de julio de 1953, desarrolla el Decreto de 13 de marzo de 1953 sobre suministro de traviesas.

Orden ministerial de 31 de julio de 1953, normas para la fijación del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 5 de noviembre de 1953, modifica la Orden ministerial de 29 de enero de 1952 sobre suministro de traviesas.

Orden ministerial de 24 de noviembre de 1953, convenio entre la Dirección General de Correos y los ferrocarriles españoles para el servicio de los paquetes postales internacionales.

Orden ministerial de 18 de enero de 1954, modifica la Orden ministerial de 15 de julio de 1953 sobre suministro de traviesas.

Orden ministerial de 22 de febrero de 1954, coeficientes para nuevas tarifas de RENFE.

Orden ministerial de 24 de febrero de 1954, modifica la Orden ministerial de 24 de febrero de 1951, Reglamento Orgánico de los Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 3 de diciembre de 1955, exceptúa de cánones de urgencia a los vagones particulares.

Orden ministerial de 30 de junio de 1956, canon de coincidencia; agencias de viaje y servicios de ferias y mercados.

Orden ministerial de 30 de junio de 1956, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.

- Orden ministerial de 22 de diciembre de 1956, transporte en vagones abiertos.
- Orden ministerial de 26 de junio de 1957, derecho de tanteo en las enajenaciones procedentes de levantes.
- Orden ministerial de 29 de julio de 1957, canon de coincidencia.
- Orden ministerial de 10 de diciembre de 1957, plazo para el levante de un ferrocarril.
- Orden ministerial de 24 de diciembre de 1958, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 19 de enero de 1959, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 26 de febrero de 1959, recargos por retraso en el pago del canon de coincidencia.
- Orden ministerial de 6 de abril de 1959, exhibición de billetes; prórroga del viaje; sanciones.
- Orden ministerial de 5 de junio de 1959, sanciones a los viajeros sin billete en ferrocarriles explotados por el Estado y de vía estrecha.
- Orden ministerial de 15 de octubre de 1959, divisiones inspectoras e interventoras de los ferrocarriles de vía estrecha.
- Orden ministerial de 18 de febrero de 1960, clasificación periódica de mercancías para su preferencia en el cargue.
- Orden ministerial de 23 de marzo de 1960, sanción a viajeros sin billete en tranvías y trolebuses.
- Orden ministerial de 28 de septiembre de 1960, Reglamento del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.
- Orden ministerial de 8 de febrero de 1962, redondeo en el precio de los billetes de los tranvías.
- Orden ministerial de 28 de mayo de 1963, mínima de percepción de viajeros sin billete, de prolongación de viaje o cambio de clase sin previo aviso.
- Orden ministerial de 10 de abril de 1964, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 11 de abril de 1964, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.
- Orden ministerial de 14 de abril de 1964, constituye una comisión especial en el seno del Consejo Superior de Transportes Terrestres.
- Orden ministerial de 3 de julio de 1964, billetes sin derecho a asiento en RENFE.
- Orden ministerial de 15 de julio de 1964, Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.
- Orden ministerial de 13 de abril de 1965, colaboración de los funcionarios de la Dirección General de Transportes Terrestres con la Delegación del Gobierno en RENFE.
- Orden ministerial de 25 de octubre de 1972, percepción mínima en los casos de viajeros sin billete en los Ferrocarriles Metropolitanos de Madrid y Suburbano de Madrid.
- Orden ministerial de 26 de marzo de 1973, tráfico de detalle.
- Orden ministerial de 29 de septiembre de 1973, percepción mínima de viajeros sin billete.
- Orden ministerial de 29 de noviembre de 1974, Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.
- Orden ministerial de 12 de febrero de 1975, sanciones a usuarios desprovistos de billete en FEVE.
- Orden ministerial de 30 de enero de 1978, modifica el Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.
- Orden ministerial de 8 de noviembre de 1978, percepción mínima en caso de viajeros sin billete en los Ferrocarriles Metropolitanos de Madrid y Barcelona y en el Suburbano de Madrid.
- Orden ministerial de 28 de noviembre de 1978, delega atribuciones en materia de pasos a nivel en el Delegado del Gobierno en RENFE.
- Orden ministerial de 19 de julio de 1979, desarrolla la estructura orgánica del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.
- Orden ministerial de 29 de septiembre de 1979, percepción mínima a cobrar a los viajeros sin billete, por prolongación de viaje o cambio de clase sin previo aviso en RENFE.

Orden ministerial de 11 de septiembre de 1930, sustitución del Presidente del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones en casos de vacante, ausencia o enfermedad.

Orden ministerial de 29 de junio de 1981, Reglamento de Régimen Interior del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

Orden ministerial de 24 de septiembre de 1982, sanciones a usuarios desprovistos de billete en ferrocarriles de vía estrecha.

Orden ministerial de 11 de julio de 1983, percepciones mínimas en casos de viajeros sin billete en el Metropolitano y en el Suburbano de Madrid.

3. Se derogan, asimismo, cuantas otras normas reguladoras del transporte terrestre, de igual o inferior rango, se opongan a lo dispuesto en el presente Reglamento.

4. Quedan vigentes las siguientes normas reguladoras del transporte por carretera:

A) Decretos y Reales Decretos:

Decreto de 7 de julio de 1936 por el que se aprueba el Reglamento Sanitario de los Transportes Terrestres.

Decreto 490/1962, de 8 de marzo, sobre pesos y dimensiones máximas de los vehículos para circular por las vías públicas.

Decreto 1216/1967, de 1 de junio, sobre pesos y dimensiones máximas de los vehículos para circular por las vías públicas.

Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos en Vehículos Ligeros.

Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio, sobre nuevo texto del TPC, en su apéndice 1 y anejo 1 (en los marginales no modificados por el Real Decreto 1723/1984).

Real Decreto 1468/1981, de 22 de mayo, sobre normativa de carga y control de la cantidad cargada en el transporte de mercancías peligrosas.

Real Decreto 2619/1981, de 24 de julio, relativo a las competencias en materia de mercancías peligrosas de los distintos Ministerios, y por el que se regula la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Real Decreto 722/1982, de 5 de marzo, que modifica el Real Decreto 1488/1981 sobre transporte de mercancías peligrosas.

Real Decreto 236/1983, de 9 de febrero, sobre modificación parcial del Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo (por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos en Vehículos Ligeros).

Real Decreto 2296/1983, de 25 de agosto, sobre tráfico y circulación de vehículos escolares y de menores.

Real Decreto 635/1984, de 26 de marzo, sobre garantía de prestación de servicios mínimos en materia de transportes por carretera.

Real Decreto 1723/1984, de 20 de junio, por la que se da nueva redacción al Reglamento Nacional de Mercancías Peligrosas (TPC), aprobado por Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio.

Real Decreto 2029/1986, de 28 de junio, que establece con carácter opcional nuevos límites para los pesos y dimensiones de los vehículos y modifica el artículo 55 del Código de la Circulación.

Real Decreto 1420/1988, de 4 de noviembre, por el que se crea la Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera (ENATCAR) y se aprueba su Estatuto de organización y funcionamiento.

Real Decreto 1080/1989, de 1 de septiembre, por el que se realizan diversas modificaciones en el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros (aprobado por Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo).

B) Ordenes ministeriales:

Orden ministerial de 9 de marzo de 1942, dictando con carácter general las normas para la aplicación del beneficio de la reducción de precio en favor de las familias numerosas en los billetes de ferrocarriles establecido en la Ley de 1 de agosto y Reglamento, para su aplicación, de 16 de octubre de 1941.

Orden ministerial de 27 de febrero de 1946 sobre concesión de pases en los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 3 de agosto de 1950 sobre tarifas de facturación de equipajes y encargos en las estaciones.

Artículo 2.º (modificado por Orden ministerial de 30 de julio de 1966) y artículo 3.º de la Orden ministerial de 10 de marzo de 1951 sobre transporte internacional.

Orden ministerial de 13 de febrero de 1965, deroga la Orden ministerial de 25 de agosto de 1951 sobre servicios de transporte por carretera con Gibraltar.

Orden ministerial de 10 de abril de 1973, regula los servicios discrecionales que se efectúan desde Andorra.

Orden ministerial de 7 de marzo de 1975 sobre autorizaciones especiales permanentes de circulación.

Orden ministerial de 21 de octubre de 1977 sobre homologación de paneles de señalización para vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Orden ministerial de 27 de septiembre de 1978, modifica el documento de la autorización especial permanente de circulación.

Orden ministerial de 14 de marzo de 1980 por la que se nombra autoridad competente en materia de ADR al Director general de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 27 de noviembre de 1930 sobre modificación del formato de la libreta individual de conducción.

Orden ministerial de 5 de mayo de 1981 por la que se regula la homologación de empresas de transporte por carretera de mudanzas.

Orden ministerial de 16 de septiembre de 1982 por la que se modifica el artículo 3.º de la Orden ministerial de 5 de mayo de 1981 (reguladora de la homologación de empresas de transporte por carretera de mudanzas).

Orden ministerial de 17 de marzo de 1983 sobre derogación de la prohibición de circular a ciertas horas de la noche por vehículos de transporte internacional de viajeros establecida por Orden ministerial de 24 de marzo de 1972.

Orden ministerial de 18 de diciembre de 1984 por la que se publica la relación de mercancías peligrosas en función de su peligrosidad en el transporte por carretera, de conformidad con lo establecido en la disposición final quinta del Real Decreto 1723/1984, de 20 de junio.

Orden ministerial de 20 de febrero de 1985 sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.

Orden ministerial de 23 de octubre de 1985 por la que se aprueban las instrucciones para la actuación de los servicios de intervención en accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Orden ministerial de 31 de septiembre de 1986 sobre liberalización de determinados servicios de transporte internacional de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 31 de julio de 1987 sobre régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 31 de julio de 1987, reguladora de las agencias de transporte de mercancías.

Orden ministerial de 2 de septiembre de 1987 sobre cursos de formación específica para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1987 sobre tramitación de convalidaciones, conversiones o canjes de autorizaciones de transporte por carretera y sobre distintivos que deben llevar los vehículos.

Orden ministerial de 11 de febrero de 1988 sobre distribución de los cupos de autorizaciones de transporte internacional, tanto de contingentes bilaterales, como del contingente comunitario y de autorizaciones multilaterales CEMT (y corrección de errores por Orden ministerial de 18 de febrero de 1988).

Orden ministerial de 22 de febrero de 1988 sobre otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 14 de abril de 1988 sobre sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera en aplicación de la disposición transitada segunda de la LOTT.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1988 sobre fórmula de distribución del contingente anual de autorizaciones VD nacional.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1988, que desarrolla el Real Decreto 262/1987, de 13 de febrero, sobre autorizaciones de vehículos arrendados.

Orden ministerial de 11 de abril de 1989 sobre comunidades de bienes.

Orden ministerial de 23 de junio de 1989 por la que se aprueba el modelo-tipo del pliego de condiciones de los concursos de servicios regulares de viajeros.

Orden ministerial de 18 de enero de 1990 sobre reglas para la determinación del continente de autorizaciones de transporte de mercancías en vehículos peseros de ámbito nacional.

Orden ministerial de 31 de enero de 1990 por la que se constituye una comisión consultiva de la Dirección General de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 8 de febrero de 1990 por la que se desarrolla el Real Decreto 1689/1989, de 29 de diciembre, sobre compensación al transporte de mercancías con origen o destino en las islas Canarias.

Orden ministerial de 23 de febrero de 1990 por la que se establece un nuevo marco tarifado para los servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera contratados en régimen de carga completa.

Orden ministerial de 23 de febrero de 1990, de revisión de tarifas de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1990 por la que se modifican y complementan diversos aspectos del régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 9 de marzo de 1990 por la que se establecen las normas relativas a la protección de los animales en el transporte internacional.

Orden ministerial de 15 de junio de 1990 sobre régimen tarifario de los servicios públicos de viajeros en vehículos de menos de 10 plazas incluido el conductor.

Orden ministerial de 20 de julio de 1990 sobre modificación de tarifas de los servicios públicos discrecionales regulares de uso especial de transporte de viajeros por carretera en vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor.

5. Quedan vigentes las siguientes normas reguladoras del transporte por ferrocarril:

A) Decretos y Reales Decretos:

Capítulos III, IV, V, VI, VII y VIII del Real Decreto de 8 de septiembre de 1878, Reglamento de Policía de Ferrocarriles.

Real Decreto de 24 de marzo de 1891, Reglamento de Transportes Militares por ferrocarril.

Real Decreto de 10 de mayo de 1901, cómputo del retraso de los trenes.

Real Decreto de 19 de abril de 1907, colocación del furgón.

Real Decreto de 22 de mayo de 1919, ferrocarriles portátiles.

Real Decreto de 6 de abril de 1927, viajeros en las plataformas.

Decreto de 21 de julio de 1933, prohíbe otorgar nuevas concesiones de tranvías y la ampliación de las existentes.

Decreto de 7 de julio de 1936, Reglamento Sanitario de Transportes.

Decreto de 26 de septiembre de 1941, almacenaje, derechos excepcionales.

Decreto de 4 de diciembre de 1941, extiende la aplicación del Decreto de 26 de septiembre de 1941 a las demás compañías concesionarias.

Decreto de 4 de diciembre de 1941, extiende la aplicación del Decreto de 26 de septiembre de 1941 a los ferrocarriles de vía estrecha explotados directamente por el Estado.

Artículos 27, 31 y 46 del Decreto de 17 de enero de 1947, Reglamento Orgánico de RENFE.

Decreto de 28 de enero de 1949, material empleado en la explotación de ferrocarriles.

Decreto de 23 de marzo de 1956, competencia exclusiva del MTTC en materia de pases y billetes reducidos.

Decreto 1067/1959, de 18 de junio, vagones particulares.

Decreto 1342/1959, de 23 de septiembre, explotación económica de los ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto 2037/1959, de 12 de noviembre, expropiación forzosa; se declaran de urgencia las obras para ferrocarriles.

Decreto 664/1960, de 7 de abril, autoriza a establecer tarifas especiales a los ferrocarriles de vía estrecha,

Decreto 298/1963, de 14 de febrero, Delegación Especial de Hacienda en RENFE.

Decreto 2170/1964, de 23 de julio, Estatuto de RENFE.

Decreto 690/1966, de 17 de marzo, guardería y conservación de tramos de líneas clausuradas pero no desmanteladas.

Decreto 1779/1967, de 22 de julio, pago a RENFE de transportes y servicios prestados al Estado.

Decreto 1083/1968, de 9 de mayo, transporte de correspondencia pública por ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto 885/1971, de 26 de abril, límites máximos de variación de las tarifas de RENFE.

Decreto 584/1974, de 21 de febrero, Estatuto de FEVE.

Real Decreto 1620/1978, de 23 de junio, transporte de la correspondencia por RENFE.

Real Decreto 266/1980, de 8 de febrero, garantías de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en RENFE.

Real Decreto 495/1980, de 14 de marzo, garantía de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en el Metropolitano de Madrid.

Real Decreto 592/1981, de 27 de marzo, garantía de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en «Ferrocarriles Vascos».

Real Decreto 2296/1981, de 3 de agosto, señalización de estaciones en las Comunidades Autónomas.

Real Decreto 334/1982, de 12 de febrero, señalización de estaciones en las Comunidades Autónomas.

Real Decreto 359/1984, de 22 de febrero, garantía de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en FEVE.

Real Decreto 879/1989, de 2 de junio, por el que se aprueba el Reglamento Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (TPF).

Real Decreto 1480/1989, de 24 de noviembre, sobre realización de inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por RENFE.

Real Decreto 719/1990, de 1 de junio, sobre realización del inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por FEVE.

B) Ordenes ministeriales:

Real Orden de 18 de noviembre de 1862, bultos de mano que pueden llevar los viajeros.

Real Orden de 23 de febrero de 1863, circulación de trenes, normas sobre prevenciones.

Real Orden de 15 de abril de 1863, entrada y salida de trenes en las estaciones.

Real Orden de 23 de septiembre de 1863, accidentes ferroviarios; normas de actuación.

Real Orden de 15 de octubre de 1863, denominación de estaciones.

Real Orden de 13 de octubre de 1867, resolución de dudas sobre facturación de equipajes.

Real Orden de 26 de agosto de 1871, competencia de los Gobernadores civiles para reglamentar el acceso a los patios de las estaciones.

Real Orden de 8 de agosto de 1872, Reglamento General de Señales.

Real Orden de 5 de julio de 1881, avisos de llegada y retrasos de los trenes.

Real Orden de 7 de julio de 1881, colocación del furgón.

Real Orden de 14 de julio de 1881, Reglamento de Circulación por Vía Única.

Real Orden de 24 de octubre de 1881, autoriza la doble tracción.

Real Orden de 1 de febrero de 1887, normas generales de aplicación de tarifas.

Real Orden de 14 de mayo de 1887, interpreta y aclara la anterior.

Real Orden de 21 de noviembre de 1888, freno, campana de alarma y señales.

Real Orden de 1 de julio de 1890, normas sobre transporte combinado.

Real Orden de 29 de julio de 1891, aparatos de alarma.

Real Orden de 29 de febrero de 1892, prescripciones sobre frenos.

Real Orden de 29 de febrero de 1892, alteración de cruzamientos; complementa el Reglamento de Circulación por Vía Única.

Real Orden de 13 de mayo de 1892, aplica el Reglamento de Transportes Militares a la Guardia Civil.

Real Orden de 12 de septiembre de 1893, complementa el Reglamento de Transportes Militares.

Real Orden de 7 de noviembre de 1893, colocación de vehículos en la composición de los trenes.

Real Orden de 14 de julio de 1894, prohíbe el almacenaje de explosivos en las estaciones durante más de cuarenta y ocho horas.

Real Orden de 31 de agosto de 1896, complementa el Reglamento de Transportes Militares.

Real Orden de 14 de enero de 1897, pasos a nivel de servicio particular.

Real Orden de 8 de junio de 1900, causas justificativas de la negativa a transporte de materias explosivas

Real Orden de 26 de julio de 1900, señales de alarma y frenos de vacío.

Real Orden de 27 de agosto de 1900, aparatos de alarma.

Real Orden de 20 de enero de 1903, obligación de servicio combinado entre compañías de ferrocarriles.

Real Orden de 31 de marzo de 1903, aparatos de alarma.

Real Orden de 3 de agosto de 1905, utilización del libro de reclamaciones.

Real Orden de 27 de noviembre de 1906, calefacción en los trenes.

Real Orden de 16 de enero de 1907, merma en las mercancías transportadas.

Real Orden de 22 de septiembre de 1908, obligaciones del personal ferroviario en caso de accidente.

Real Orden de 12 de diciembre de 1911, complementa el Real Decreto de 24 de marzo de 1891 sobre transportes militares.

Real Orden de 8 de febrero de 1918, complementa el Real Decreto de 24 de marzo de 1891 sobre transportes militares.

Real Orden de 19 de julio de 1918, publicidad de las tarifas.

Real Orden de 12 de agosto de 1920, horario para recepción y llegada de géneros frescos.

Real Orden de 8 de octubre de 1921, almacenaje; derechos excepcionales.

Real Orden de 3 de meso de 1922, excepciones a la anterior.

Real Orden de 10 de octubre de 1923, normas de seguridad en los pasos a nivel.

Real Orden de 25 de febrero de 1928, nomenclatura y sistematización de tarifas especiales.

Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1932, horario de recepción y retirada de mercancías.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1933, subasta de objetos perdidos.

Orden ministerial de 18 de julio de 1934, complementa la Orden ministerial de 25 de octubre de 1929, anuncio de llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 19 de junio de 1935, itinerarios de cuadros de marcha.

Orden ministerial de 14 de julio de 1938, normas sobre transporte ferroviario de material militar.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1939, autoriza sobreplazo en el transporte.

Orden ministerial de 2 de diciembre de 1940, paralización del material; derechos excepcionales.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1940, itinerarios y horarios.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1941, modifica la Real Orden de 19 de julio de 1918, publicidad de tarifas.

Orden ministerial de 31 de marzo de 1941, complementa la Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 13 de mayo de 1941, complementa la Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial (Ministerio del Aire) de 13 de junio de 1941, transporte ferroviario de efectos del Ejército del Aire.

Orden ministerial de 24 de noviembre de 1941, derechos de paralización en casos de diferencia de repeso.

Orden ministerial de 9 de marzo de 1942, billetes de precio reducido para familias numerosas.

Orden ministerial de 18 de enero de 1945, definición y régimen de los contenedores.

Orden ministerial de 24 de junio de 1949, modifica la Orden ministerial de 2 de diciembre de 1940, paralización de material, derechos excepcionales.

Orden ministerial de 21 de septiembre de 1953, Reglamento de señales de RENFE.

Orden ministerial de 23 de marzo de 1954, tramitación de las solicitudes de ayuda a los ferrocarriles vía estrecha.

Orden ministerial de 2 de abril de 1955, suprime la obligatoriedad de las operaciones de carga y descarga en domingo.

Orden ministerial de 13 de junio de 1955, suprime los derechos de almacenaje y paralización en domingo.

Orden ministerial de 16 de junio de 1955, restablece la facturación de expedientes a la orden y al portador.

Orden ministerial de 22 de julio de 1958, modifica las tarifas de RENFE, establece el mínimo de recorrido y la tasa de expedición.

Orden ministerial de 9 de agosto de 1958, plazos de expedición, transporte, tramitación, entrega de las mercancías.

Orden ministerial de 27 de mayo de 1959, publicada mediante Resolución de 22 de julio 1959, por la que se aprueba la reglamentación de vagones particulares.

Orden ministerial de 15 de julio de 1960, complementa la Orden ministerial de 22 de julio de 1958, en materia de kilómetros y recorrido mínimo.

Orden ministerial de 17 de julio de 1961, suprime los almacenajes y paralizaciones en días festivos entre semana.

Orden ministerial de 7 de diciembre de 1961, subasta y venta de expediciones no retiradas por sus consignatarios.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1962, atribuye a RENFE los fondos procedentes de recargos y paralizaciones y de la recaudación por billetes de andén.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1967, uso de semibarreras automáticas en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 26 de marzo de 1969, procedimiento para la enajenación de bienes inmuebles de RENFE.

Orden ministerial de 27 de enero de 1972, uso de dobles semibarreras en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de noviembre de 1973, normas para la venta de suplementos de cama.

Orden ministerial de 17 de julio de 1981, asesoramiento en la decoración de estaciones del Consejo Asesor de Artes Plásticas.

Orden ministerial de 3 de mayo de 1982, señalización de pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de julio de 1990 por la que se autoriza la modificación de tarifas en los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).

Dado en Madrid a 28 de septiembre de 1990.

JUAN CARLOS R.

El Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones
JOSE BARRIONUEVO PEÑA

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es