

3. Los métodos aplicados y los resultados obtenidos en el campo de la asistencia preventiva y curativa a la población.

4. Los métodos aplicados y los resultados obtenidos en el campo de la sanidad pública (higiene comunitaria, laboral, en centros de enseñanza y en los productos alimenticios) y de la epidemiología.

5. Los resultados más importantes en el campo de la investigación médica.

6. Los métodos aplicados y los resultados obtenidos en el campo de la recogida y tratamiento de información.

7. Los métodos aplicados y los resultados obtenidos en el campo de la educación sanitaria de la población.

#### ARTÍCULO 2

Las partes Contratantes apoyarán y facilitarán:

1. La cooperación entre sus Facultades de Medicina, Institutos de Investigación Científica, Instituciones de Sanidad Pública y Asociaciones Médicas.

2. El establecimiento de grupos de trabajo integrados por científicos y especialistas con objeto de desarrollar la investigación conjunta sobre particulares problemas sanitarios que afecten a ambos países.

3. La Formación Profesional y de postgrado de ciudadanos de la otra Parte en Instituciones Educativas y Científicas del más alto nivel.

4. La participación de sus especialistas en congresos y reuniones científicas organizadas por la otra Parte.

#### ARTÍCULO 3

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

#### ARTÍCULO 4

1. Las Partes Contratantes confían la ejecución del presente Acuerdo al Ministerio de Sanidad y Consumo de España y al Ministerio de Asuntos Sociales y de Sanidad de la República Popular de Hungría.

Con vistas a dicha ejecución, los Ministerios antes citados convendrán Planes de Cooperación en los que se contendrán las condiciones financieras.

2. Los representantes del Ministerio de Sanidad y Consumo de España y del Ministerio de Asuntos Sociales y de Sanidad de la República Popular de Hungría celebrarán reuniones conjuntas con el fin de elaborar los Planes de Cooperación y supervisar la ejecución del presente Acuerdo.

Las reuniones se celebrarán alternativamente en el territorio del Reino de España y en el de la República Popular de Hungría.

3. Además de las reuniones ordinarias señaladas en el apartado anterior, podrán celebrarse asimismo reuniones extraordinarias en los casos que lo justifiquen.

#### ARTÍCULO 5

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

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

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

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

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

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

Lo que se hace para conocimiento general.

Madrid, 27 de septiembre de 1990.—El Secretario general Técnico, Javier Jiménez-Ugarte Hernández.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Madrid, 5 de octubre de 1990.

ARANZADI MARTINEZ

Ilma. Sra. Directora general de la Energía.

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se establecen previsiones sobre inclusión de nuevos tráficos en las concesiones y sobre prestación de servicios correspondientes a varias concesiones con un mismo vehículo sin solución de continuidad, si bien se subordina la preceptiva autorización administrativa de dichas situaciones a que quede debidamente justificado en el expediente la 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 concepción de los mismos de tal forma que se garantice la especificidad de los usuarios. En cuanto a la autorización para su prestación, se sigue con carácter general el criterio de autorizar a la Empresa escogida por los usuarios o sus representantes, si bien en determinados casos de coincidencia absoluta con servicios regulares de uso general o de coincidencia parcial si median circunstancias especiales, se prevé la preferencia de los titulares de los referidos servicios de uso general, estableciendo las reglas para ejercerla.

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

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

Se señalan también en este título las reglas sobre disponibilidad de vehículos y sustitución de los mismos, así como las relativas a la transmisión de autorizaciones, siendo novedosa en este último aspecto la previsión de que no sea obligatoria la transferencia del vehículo para realizar la 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, dehiendo, por tanto, ser realizado en todo caso por éstas junto con el resto de los servicios que prestan. Se garantiza que dicho transporte pueda finalizar en cualquier lugar del territorio nacional.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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, previéndose al efecto la intervención del Gobernador civil de la provincia en la que esté domiciliado el vehículo o situado el local a precintarse.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DISPONGO:

## TITULO PRIMERO

### Disposiciones comunes a los distintos modos de transporte

#### CAPITULO PRIMERO

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO II

### Disposiciones relativas al cumplimiento del contrato de transporte

#### SECCIÓN 1.ª RESPONSABILIDAD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### SECCIÓN 2.ª SEGUROS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A tal efecto se designarán dos personas, que actuarán, respectivamente, en las controversias, según las mismas se refieran a transportes de 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 este.

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

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

5. Las distintas personas a que se refiere el punto anterior actuarán según cual 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 esta, 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 Vocales, que serán designadas de la forma siguiente: El Presidente y una vocalía serán nombrados 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 6.º del Real Decreto 825/1990, de 22 de junio.

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

2. Las actuaciones arbitrales de las Juntas serán insitadas 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 solicita la exposición de los fundamentos de hecho y de derecho en los que se justifique la reclamación, especificando el contenido de la misma y proponiendo las pruebas que se estimen pertinentes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Sin perjuicio de que los acreedores 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 232 de la LOT, 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 poner a disposición de la Junta de forma inmediata al requerimiento de ésta, considerándose el no haberlo 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 alcanza 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 que en relación con el cumplimiento del contrato de transporte pudieran suscitarse. La reparación de los posibles daños indebidos que tales actuaciones pudieran causar será por cuenta del transportista.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### SECCIÓN 4.ª CONTRATOS-TIPO

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

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

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

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

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

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

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

### CAPITULO III

#### Los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO IV

### Otras disposiciones

#### SECCIÓN 1.ª PLANES DE TRANSPORTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 30. 1. Las Asociaciones representativas de los cargadores, debidamente 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.<sup>a</sup> EL CONSEJO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

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

##### Sección de Transporte de Viajeros:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

##### Sección de Transporte de Mercancías:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## TITULO II

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

## CAPITULO PRIMERO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO II

### Títulos habilitantes

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

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

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

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

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

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

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

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

f) Transportes oficiales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO III

### Reglas y exigencias generales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO IV

### Cooperativas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO V

### Colaboración de las Asociaciones Profesionales con la Administración

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) Acreditar ante la Administración de Transportes el cumplimiento por parte de sus socios de los requisitos o circunstancias que 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 la requiera a tal efecto.

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

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

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

Las secciones serán las siguientes:

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

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

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

Sección de transporte público urbano de viajeros en autobús.

Sección de transporte público de viajeros en vehículos de turismo.

Sección de transporte público sanitario.

Sección de agencias de viajes.

Sección de arrendadores de vehículos sin conductor.

Sección de arrendadores de vehículos con conductor.

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

Sección de transporte público de mercancías en vehículos ligeros.

Sección de transporte público interior de mercancías en vehículos pesados.

Sección de transporte público internacional de mercancías.

Sección de agencias de transportes de mercancías de carga completa.

Sección de agencias de transportes de mercancías de carga fraccionada.

Sección de transitarios.

Sección de almacenistas-distribuidores.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A) Departamento de Transporte de Viajeros:

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

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

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

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

Sección de agencias de viajes: 15 votos.

Sección de transporte público sanitario: 5 votos.

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

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

B) Departamento de Transporte de Mercancías:

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

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

Sección de transporte público internacional de mercancías: 20 votos.

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

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

Sección de transitarios: 10 votos.

Sección de almacenistas-distribuidores: 5 votos.

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

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

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

### TITULO III

#### Transportes regulares de viajeros

##### CAPITULO PRIMERO

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

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

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

3. Dicho establecimiento o creación se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o de los particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Poblaciones de entre 150.000 y 500.000 habitantes, 10 kilómetros.

Poblaciones de entre 50.000 y 150.000 habitantes, cinco kilómetros.

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO II

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

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

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

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

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

- 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.
- Trámite de información pública durante un plazo de treinta días.
- Informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera.
- Informe de las Comunidades Autónomas por las que vaya a discurrir el servicio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sexta.-El régimen tarifario.

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

Octava.-El plazo de la concesión.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dentro de uno de los sobres se incluirá la proposición económica, que contendrá el plan de explotación propuesto ajustado al pliego de condiciones, el correspondiente estudio económico justificativo de la tarifa que se proponga y una Memoria explicativa de las concreciones sobre las condiciones no esenciales contenidas en el pliego de bases que la proposición realice, así como una previsión del personal que se preve 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.

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

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

Un Abogado del servicio jurídico del Departamento.

Un Delegado de la Intervención General del Estado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CAPITULO III

#### Explotación de las concesiones

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

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

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

- Quando las correspondientes Empresas dispongan de instalaciones propias con condiciones adecuadas.
- Quando 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, selvo que e órgano concedente, previo informe del correspondiente Ayuntamiento imponga de forma expresa la obligatoriedad de utilizar la estación, ésta no será preceptiva para las líneas de corto recorrido que discurren en l

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

Art. 76. 1. El servicio deberá prestarse en las condiciones fijadas en el título concesional, el cual recogerá las establecidas en el pliego de condiciones con las precisiones o modificaciones ofrecidas por el adjudicatario que hayan sido aceptadas por la Administración.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 89. 1. Las concesiones administrativas de servicios públicos regulares permanentes de transporte de viajeros por carretera, y los vehículos e instalaciones a ellas destinados, no podrán ser objeto de embargo, sin perjuicio de que judicialmente pueda ser intervenida la explotación de las mismas y asignada una parte de la recaudación a la amortización de la deuda, a cuyo efecto se podrá, por cuenta y riesgo del acreedor, designar un interventor que compruebe la recaudación obtenida y se haga cargo de la parte que se haya señalado.

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

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

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

- Que se respeten las reglas sobre prohibición de tráficos establecidos en el artículo 64.
- Que resulte acreditada la conveniencia de la prestación del servicio sin solución de continuidad y la improcedencia de establecer el mismo con carácter independiente.
- Que no proceda la unificación de las concesiones, por no resultar adecuada la explotación general conjunta de los servicios de las mismas.

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO IV

### Unificación y extinción de las concesiones

Art. 92. 1. La Administración, de oficio o a instancia de parte, podrá acordar la unificación de servicios que hayan sido objeto de concesiones independientes, a efectos de que la prestación de los mismos se haga en régimen de unidad de empresa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Transcurso del tiempo por el que hubieren sido otorgadas.
- b) Declaración de caducidad, de acuerdo con lo previsto en los artículos 143.5 de la LOTT, y 96 y 201.6 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 producido la extinción de la Empresa cuando cambie simplemente su forma jurídica, pero se mantenga aquella en sus aspectos económico y laboral.
- d) Quiebra o suspensión de pagos del concesionario, declaradas judicialmente, que imposibiliten la prestación del servicio.
- e) Suspensión del servicio o rescate del mismo por razones de interés público, mediante la indemnización que corresponda, de acuerdo con lo legalmente establecido.
- f) Renuncia del concesionario, de acuerdo con el procedimiento legalmente previsto.
- g) Mutuo acuerdo entre la Administración y el concesionario.
- h) Pérdida de los requisitos necesarios para el otorgamiento y mantenimiento de la concesión, en los términos legalmente previstos.
- i) Unificación con otras concesiones.
- j) Aquellas que se establezcan expresamente en el título concesional.

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

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

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

2. El abandono del servicio sin causa justificada.

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO V

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

Art. 98. 1. Además de las concesiones lineales referidas a un único servicio regular permanente de transporte de viajeros de uso general a que se refieren los capítulos anteriores de este título, podrán autorizarse concesiones zonales, las cuales comprenderán todos los servicios regulares permanentes o temporales y de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona, salvo los que queden exceptuados conforme a lo previsto en el artículo siguiente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO VI

### Transportes regulares temporales y de uso especial

#### SECCIÓN 1.ª TRANSPORTES REGULARES TEMPORALES

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

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

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

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

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

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

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

2. El plazo de vigencia de las correspondientes autorizaciones, salvo que expresamente se establezca otro menor, será de un año, prorrogable tácitamente hasta un máximo de cinco, a no ser que la Administración decida la supresión del servicio o su transformación en servicio permanente, en cuyo caso la Empresa que viniera prestandolo 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## TÍTULO IV

### Transportes discrecionales y distintos tipos específicos de transportes

#### CAPÍTULO PRIMERO

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

###### SECCIÓN 1.ª AUTORIZACIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. En la medida en que las circunstancias concurrentes lo permitan, por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones se establecerán los criterios de determinación de los correspondientes cupos, objetivando la concreción de los mismos.

4. La distribución de los cupos o contingentes se realizará de acuerdo con los criterios objetivos que determinará el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones; en los cuales se ponderará el volumen y desarrollo de las Empresas peticionarias. Podrá excluirse de la distribución a las Empresas que hayan realizado con anterioridad

transmisión de autorizaciones o en las que se den circunstancias que igualmente hagan presumir la innecesidad de nuevas autorizaciones para atender a su demanda.

Art. 116. 1. Los vehículos de transporte mixto definidos en el punto 5 del artículo 47 podrán realizar tanto el transporte de viajeros como el de mercancías que sus características técnicas permitan.

2. Para la realización de transporte con vehículos de transporte mixto será necesaria la posesión de la preceptiva autorización administrativa, cuyo otorgamiento estará condicionado a la realización de la tramitación conjunta de la autorización de transporte de viajeros y de la autorización de transporte de mercancías que correspondan a la capacidad y características técnicas del vehículo mixto y al ámbito en que se pretenda desarrollar la actividad, debiendo cumplirse los requisitos generales establecidos tanto para el otorgamiento de la autorización de transporte de viajeros como para la de mercancías.

No será necesaria la posesión de autorización administrativa de transporte mixto cuando se trate de transporte que, en razón de su naturaleza y características, esté exento de autorización tanto según las reglas relativas al transporte de viajeros como de las del de mercancías. Cuando únicamente esté exento en razón de su capacidad de transporte de viajeros o de mercancías, deberán cumplirse las reglas establecidas para la autorización de la modalidad de transporte a la que no alcance la exención.

3. Podrán obtenerse, asimismo, autorizaciones para vehículos de transporte mixto mediante el canje de una autorización de transporte de viajeros y otra de transporte de mercancías correspondientes a las categorías de que en cada caso se trate, por una autorización de transporte mixto; siendo a tal efecto aplicables las reglas generales sobre sustitución de vehículos.

## SECCIÓN 2.ª RÉGIMEN JURÍDICO

Art. 117. 1. Las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y de mercancías habrán de estar referidas a vehículos de los que disponga su titular en virtud de alguna de las modalidades previstas en el punto 1 del artículo 48.

2. Los vehículos a los que estén referidas las autorizaciones podrán sustituirse por otros cuando así lo autorice el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, mediante la referencia de la correspondiente autorización al nuevo vehículo. Dicha sustitución quedará subordinada al cumplimiento de los requisitos establecidos por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para garantizar que la misma no implica un inadecuado aumento de la oferta de un cierto tipo de transporte ni el injustificado envejecimiento del parque móvil adscrito al mismo.

Deberá autorizarse, asimismo, por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la continuidad de la vigencia de las autorizaciones de transporte, cuando se realicen modificaciones de las características de los vehículos a los que estén referidas que afecten a su peso máximo autorizado, capacidad de carga, número de plazas u otras características. Dicha autorización estará condicionada a que las modificaciones del vehículo no impliquen un aumento de la capacidad de carga o peso máximo autorizado que conviertan un vehículo ligero en pesado, o del número de plazas que suponga la transformación de un turismo en autobús.

3. Independientemente de la exigencia de que los vehículos no sobrepasen una antigüedad determinada para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, prevista en el punto 1 del artículo 112, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer una antigüedad máxima de dichos vehículos, a efectos de permanecer realizando transporte, sobrepasada la cual, deberán ser sustituidos por otros que cumplan los requisitos exigibles.

Art. 118. 1. Las autorizaciones de transporte público discrecional respecto a cuyo otorgamiento existan limitaciones cuantitativas podrán ser transmitidas a otros titulares, siempre que la Administración así lo posibilite, realizando la correspondiente novación subjetiva de las mismas en favor de los adquirentes.

2. La transmisión a que se refiere el punto anterior estará subordinada a que los adquirentes cumplan los requisitos de carácter personal exigidos para el otorgamiento originario de las autorizaciones de que se trate.

Los vehículos a los que se refieran las autorizaciones transmitidas podrán ser los mismos a los que anteriormente estuvieran adscritos, o bien otros, siempre que en este caso se cumplan las condiciones que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a fin de promover la modernización del parque de vehículos y evitar perturbaciones en el sistema de transportes.

Deberán cumplirse, asimismo, las reglas específicas que en relación con la transmisión determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el cual podrá en especial condicionarla a que no se produzca disminución del número de autorizaciones de la Empresa transmitente en un determinado periodo de tiempo, a partir de la obtención por ésta de alguna nueva autorización con cargo a cupos o contingentes limitados.

3. No obstante lo dispuesto en el primer párrafo del punto anterior, podrá realizarse la novación subjetiva de las autorizaciones en favor de los herederos forzosos del titular de las mismas, aun cuando aquéllos no cumplan el requisito de capacitación profesional, en los casos previstos en el punto 2 del artículo 36, y de acuerdo con las condiciones y plazos en el mismo establecidos.

4. Las autorizaciones de transporte público discrecional, para cuyo otorgamiento no existan limitaciones cuantitativas, pero sí de antigüedad de los vehículos o de otro tipo, podrán transmitirse cuando se transmita la totalidad de la Empresa, el adquirente cumpla los requisitos personales exigibles y se cumplan las condiciones tendentes al no falseamiento de los principios inspiradores de las reglas de otorgamiento que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en su caso, determine.

Cuando se trate de Empresas que realicen otras actividades, además de la de transporte, bastará que se transmita en su totalidad la sección o departamento de transportes, cesando la Empresa en dicha actividad.

5. La transmisión de autorizaciones estará condicionada al pago o cumplimiento de las sanciones que, en su caso, tenga pendientes la Empresa transmitente en relación con las autorizaciones objeto de transmisión.

Art. 119. 1. Las tarifas para los servicios públicos discrecionales de transporte de viajeros o de mercancías que, de conformidad con lo previsto en el artículo 28, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones se establecerán en función de la capacidad de carga o número de plazas autorizado y de la distancia recorrida, pudiendo, en su caso, ponderarse las localidades de origen y destino, los itinerarios y el tiempo de duración del transporte.

2. En los transportes de mercancías podrán preverse reducciones tarifarias cuando no se ocupe la capacidad total de carga del vehículo.

3. Podrán establecerse mínimos de percepción, que se cobrarán con independencia de la distancia recorrida, así como cantidades adicionales por los tiempos de espera, paradas, paralización del vehículo, prestaciones complementarias o características especiales del servicio.

4. En los transportes de mercancías de carga completa, los costes de las operaciones de carga y descarga y estiba y desestiba no estarán comprendidos en las correspondientes tarifas, siendo dichas operaciones por cuenta, respectivamente, del cargador o remitente y del consignatario, salvo que expresamente se pacte otra cosa, en cuyo caso se retribuirán con independencia de la tarifa.

5. Podrán preverse reducciones tarifarias para los transportes de mercancías o de viajeros realizados con continuidad para la misma Empresa cargadora o usuarios que alcancen los períodos de tiempo y/o volúmenes mínimos que se determinen.

Art. 120. Cuando, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 95 de la LOTT, proceda la revocación de autorizaciones vigentes, la misma se realizará de acuerdo con las reglas, plazos y condiciones que determinará el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, oída la Conferencia Nacional del Transporte, o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas y previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, estableciendo el régimen de indemnizaciones y el plan financiero para realizar las mismas.

Art. 121. 1. Las demandas de transporte discrecional que las Empresas de transporte satisfagan haciendo uso de la colaboración de otros transportistas debidamente autorizados, de conformidad con lo previsto en el artículo 97 de la LOTT, no podrán exceder anualmente del 15 por 100 del total de las demandas de porte que satisfagan cuando se trate de transporte de mercancías y del 40 por 100 cuando se trate del transporte de viajeros. Dichos porcentajes se medirán en función del número de vehículos-kilómetro realizados o del volumen de facturación, según el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine.

2. Los contratos temporales de colaboración en el transporte de mercancías no podrán tener una duración continuada en su ejecución superior a tres meses.

3. En los transportes discrecionales de mercancías, la contratación de la colaboración de otros transportistas no podrá exceder en ningún momento concreto del 100 por 100 de la capacidad de transporte propia, medida por el número de vehículos.

Art. 122. 1. Los transportes discrecionales de viajeros se deberán realizar como regla general mediante la contratación global por el transportista de la capacidad total del vehículo.

No obstante, con carácter excepcional, el órgano administrativo competente en función del lugar donde se inicie el servicio podrá autorizar la contratación por plaza con pago individual para determinados servicios en los que se den conjuntamente al menos tres de las cuatro siguientes circunstancias:

a) Que el transporte venga motivado por acontecimientos de afluencia masiva de público, no pudiendo la demanda ser satisfecha adecuadamente por los servicios regulares permanentes de uso general existentes.

b) Que por el carácter ocasional del servicio no proceda el establecimiento de transportes regulares permanentes, temporales o de uso especial.

c) Que los servicios no se presten con reiteración de itinerario, calendario y horario, teniendo cada transporte una finalidad específica e independiente.

d) Que el transporte se organice con un objetivo o finalidad común a la totalidad de los viajeros.

Cuando la petición se justifique en el cumplimiento de las circunstancias previstas en los apartados b) y c) se valorará la inexistencia de agencia de viajes en la población de que se trate.

En la correspondiente autorización, la cual podrá tener carácter único o temporal, se concretarán el viaje o viajes autorizados y, en su caso, el tiempo de duración de la misma.

2. Las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías habilitarán para realizar transportes con reiteración o no de itinerario, calendario u horario.

Podrá contratarse la capacidad total o parcial del vehículo al que estén referidas tales autorizaciones.

## CAPITULO II

### Reglas sobre determinados tipos específicos de transporte

#### SECCIÓN I.<sup>a</sup> TRANSPORTE PÚBLICO EN AUTOMÓVILES DE TURISMO

Art. 123. 1. Para la realización de transportes discrecionales en automóviles de turismo será preciso, como regla general y salvo lo dispuesto en los puntos siguientes, obtener simultáneamente la licencia municipal que habilite para la prestación de servicios urbanos y la autorización que habilite para la prestación de servicios interurbanos, la cual tendrá en todo caso ámbito nacional.

2. Por excepción podrán otorgarse autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios interurbanos, aun cuando el municipio no otorgue simultáneamente la correspondiente licencia municipal cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que haya sido denegada, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de la petición, la correspondiente licencia municipal de transporte urbano.

b) Que los vehículos estén residenciados en núcleos de población de menos de 5.000 habitantes.

c) Que el número de vehículos residenciados en el municipio de que se trate, provistos de la preceptiva licencia de transporte urbano y autorización de transporte interurbano, sea insuficiente para satisfacer adecuadamente las necesidades públicas de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia plenamente justificada en el expediente.

3. Podrán otorgarse licencias municipales, aun sin el otorgamiento simultáneo de la correspondiente autorización de transporte interurbano, únicamente cuando en el correspondiente expediente quede suficientemente acreditada la necesidad y rentabilidad del servicio con carácter estrictamente urbano. Cuando se produzca este supuesto no podrá otorgarse al titular de la licencia municipal autorización de transporte interurbano hasta que no hayan transcurrido, al menos, cinco años desde el otorgamiento de aquella, siendo en todo caso exigible la debida justificación de la procedencia de dicho otorgamiento.

4. La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano o de la autorización de transporte interurbano dará lugar a la cancelación, asimismo, de la otra licencia o autorización que debe acompañarla, salvo en los casos en que, dándose las circunstancias previstas en los puntos 2 y 3 anteriores, el Ente competente sobre ésta decida expresamente su mantenimiento.

No se aplicará lo previsto en el párrafo anterior cuando se pierda por falta de visado la autorización habilitante para transporte interurbano.

5. No será de aplicación lo dispuesto en el punto 1 de este artículo para las personas que en el momento de la entrada en vigor de este Reglamento sean titulares únicamente de licencia municipal o de autorización de transporte interurbano. Dichas personas podrán continuar realizando el transporte para el que estuvieran autorizadas y, en su caso, solicitar la autorización o licencia que no posean, siendo de aplicación para el otorgamiento de ésta las reglas previstas en el artículo siguiente.

Art. 124. 1. Para el otorgamiento simultáneo de las licencias de transporte urbano y de las autorizaciones de transporte interurbano, se seguirá el procedimiento que a continuación se establece, el cual podrá ser desarrollado por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones:

a) Se realizará conjuntamente la petición de las correspondientes licencias de transporte urbano y autorización de transporte interurbano en el Ayuntamiento competente para el otorgamiento de la primera.

Por excepción, el solicitante podrá referir su solicitud únicamente a la licencia de transporte urbano, cuyo otorgamiento estará en dicho caso condicionado al cumplimiento de los requisitos establecidos en el punto 3 del artículo anterior.

b) El Ayuntamiento receptor de la petición remitirá la solicitud al órgano competente para el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano, el cual, teniendo en cuenta la situación de la oferta y la demanda de transporte, en un plazo de dos meses, informará con carácter autovinculante sobre la denegación u otorgamiento de dicha autorización, quedando este último, no obstante, condicionado a la obtención de la licencia municipal.

Sin embargo, cuando el Ayuntamiento considere manifiestamente improcedente acceder a la petición de licencia municipal, podrá denegar directamente ésta y remitir la solicitud al órgano competente sobre la autorización de transporte interurbano a los efectos previstos en el apartado d) de este artículo.

c) El correspondiente Ayuntamiento, a la vista del informe anterior y ponderando las necesidades de transporte y la oferta del mismo existente y en su caso las previsiones a que se refiere el punto 2 de este artículo, decidirá sobre el otorgamiento de la licencia municipal de acuerdo con el procedimiento establecido para el otorgamiento de ésta conforme a sus normas específicas a que se refiere el artículo 143 de este Reglamento.

A tal efecto deberá tenerse en cuenta que si el informe sobre el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano fuera negativo, únicamente procederá el otorgamiento de licencia municipal si se dan las circunstancias previstas en el punto 3 del artículo anterior, y de acuerdo con lo establecido en el mismo.

d) El Ayuntamiento notificará el otorgamiento o denegación de la licencia municipal al órgano competente para el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano, el cual procederá de conformidad con su informe previo a que se refiere el apartado b) anterior, salvo que éste fuera positivo y el Ayuntamiento hubiera decidido la denegación de la licencia municipal, en cuyo caso únicamente podrá otorgarse la autorización de transporte interurbano cuando, mediante los requisitos previstos en el punto 2 del artículo anterior, ello resulte justificado por el conjunto de circunstancias concurrentes.

2. Los correspondientes Ayuntamientos y los órganos de las Comunidades Autónomas competentes por delegación del Estado para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano o, en su caso, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, podrán condicionar, respectivamente, el otorgamiento de las licencias municipales y de las autorizaciones de transporte interurbano a la aprobación previa de cupos o contingentes para las mismas cuando se den las circunstancias previstas en el artículo 49 de la LOTT, en cuyo caso la inexistencia de éstos prejuzgará en sentido negativo el acuerdo a que se refiere el apartado c) del punto anterior.

3. Cuando se trate de solicitudes de autorizaciones de transporte interurbano realizadas por personas que posean licencia municipal de transporte urbano, las mismas se dirigirán directamente al Ente competente para su otorgamiento, el cual decidirá sobre el mismo ponderando la existencia de la licencia municipal.

No obstante, cuando las referidas autorizaciones municipales hubieran sido otorgadas después de la entrada en vigor del Real Decreto 2025/1984, de 7 de octubre, y el Ente competente sobre la autorización de transporte interurbano hubiera denegado en su momento el otorgamiento de ésta, dicha denegación no podrá ser reconsiderada hasta que no hayan transcurrido cinco años desde la entrada en vigor de este Reglamento.

Cuando se trate de solicitudes de licencias de transporte urbano realizadas por personas que posean autorizaciones de transporte interurbano, el correspondiente Ayuntamiento decidirá directamente sobre su otorgamiento.

Art. 125. Los servicios a que se refiere esta Sección, salvo en los supuestos exceptuados conforme a lo dispuesto en los siguientes artículos 126 y 127, deberán iniciarse en el término del municipio al que corresponda la licencia de transporte urbano o en el que estuviera residenciada la autorización de transporte interurbano, cuando de conformidad con lo previsto en el punto 2 del artículo 123 ésta hubiera sido expedida sin la previa existencia de licencia municipal.

A tal efecto, se entenderá en principio que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva. Sin embargo, la Dirección General de Transportes Terrestres, o en su caso, las Comunidades Autónomas que por delegación ostenten competencias sobre estos transportes, podrán determinar en qué casos y con qué condiciones los vehículos que hayan sido previamente contratados pueden prestar en el territorio de su competencia servicios realizando la carga de pasajeros fuera del término del municipio que les haya otorgado la correspondiente licencia, o en el que en su caso estén residenciados.

Art. 126. 1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, en las zonas en las que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma tal que la adecuada ordenación de tales servicios trascienda el interés de cada uno de los mismos, los entes competentes para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano podrán establecer o autorizar Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en las que los vehículos debidamente autorizados estarán conjuntamente 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 114 de la LOTT o directamente por el Ente competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano, siendo en todo caso necesaria para tal establecimiento la conformidad de éste y el informe favorable de, al menos, las dos terceras partes de los municipios que se proponga incluir en las mismas, debiendo representar dichos municipios como mínimo el 75 por 100 del total de la población del 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.

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.

Serán asimismo de aplicación las reglas establecidas en el artículo 124 en cuanto a la coordinación del otorgamiento de las autorizaciones del Área y las de carácter interurbano de ámbito nacional, teniendo aquellas, a estos efectos, análoga consideración a la de las licencias municipales.

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.

Art. 127. Conforme a lo previsto en el punto 3 del artículo 116 de la LOTT, cuando la existencia de puntos específicos, tales como puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados u otros similares en los que se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios, se deriven necesidades de transporte que no se encuentren suficientemente atendidas por personas titulares de autorizaciones y licencias correspondientes al municipio en que dichos puntos estén situados, el Ente competente para el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con licencia o residenciados en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de tráfico.

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> TRANSPORTES TURÍSTICOS Y REALIZADOS CON CONTRATACIÓN INDIVIDUAL

Art. 128. 1. Los transportes turísticos habrán de prestarse, en todo caso, formando parte de los paquetes turísticos definidos por la normativa reguladora de las agencias de viaje. Dichos paquetes turísticos deberán comprender el servicio de transporte de ida al punto de destino y vuelta al punto de origen en un mismo modo o en modos diferentes y, al menos, dos de las siguientes prestaciones complementarias:

Pernoctación.

Guía turística, la cual exigirá la presencia de, al menos, una persona especializada, distinta del conductor, que realice tal función.

Manutención alimenticia.

No obstante, en los servicios en que la ida y la vuelta al punto de destino se realice en menos de ocho horas, bastará que juntamente con el transporte se realice una de las prestaciones complementarias citadas.

2. No obstante la exigencia general de que los transportes turísticos incluyan los trayectos de ida y vuelta, podrá admitirse, siempre que no queden desnaturalizados, dicha regla general ni el carácter turístico del servicio, que alguno o algunos de los usuarios contrate etapas aisladas de los mismos.

3. Tendrán asimismo el carácter de turísticos los transportes de viajeros por carretera con origen o destino en aeropuertos, puertos o estaciones ferroviarias, contratados con agencias de viaje conjuntamente con el correspondiente transporte aéreo, marítimo o ferroviario, como continuación o antecedente de éste, siempre que el precio del transporte por carretera no exceda del 40 por 100 del realizado en el otro modo.

4. Los transportes turísticos podrán ser objeto de contratación individual y cobro por asiento, facilitándose a cada viajero un billete en el que se especificará que se trata de un servicio turístico, el trayecto que comprende, las prestaciones complementarias incluidas y el precio total.

Art. 129. Cuando los transportes turísticos revistan carácter periódico, prestándose con reiteración de itinerario, si los mismos resultan coincidentes con un servicio de transporte regular de viajeros de uso general, el precio del paquete turístico en el que estén incluidos deberá

ser al menos un 30 por 100 superior a la tarifa del transporte en el servicio regular. Serán de aplicación, a efectos de apreciación de la coincidencia, las reglas establecidas en los artículos 64 y 65 de este Reglamento.

Dicho requisito podrá ser, no obstante, exonerado por el órgano administrativo competente en relación con la línea regular con la que se produzca la coincidencia, a petición de la agencia de viajes, cuando en el correspondiente expediente, y oídos en el plazo de quince días la empresa titular de la línea, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Comité Nacional del Transporte por Carretera, quede suficientemente justificada la posibilidad de realizar el paquete turístico a los precios ofrecidos y la especificidad de los usuarios que impida que se realice una competencia injustificada para la línea regular coincidente.

Art. 130. A fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos anteriores, las agencias de viaje deberán comunicar a la Administración los transportes turísticos realizados con reiteración de itinerario y carácter periódico o reiteración de calendario que pretendan llevar a cabo, especificando las condiciones de prestación, las tarifas y el resto de los servicios que integren el paquete turístico. La Administración prohibirá la realización del correspondiente transporte cuando en el expediente no quede suficientemente justificado el cumplimiento de las condiciones exigibles.

Los correspondientes servicios podrán comenzar a prestarse a partir de los treinta días de su comunicación a la Administración, si ésta no ha hecho manifestación expresa en otro sentido.

Art. 131. Independientemente de los transportes turísticos integrados en paquetes turísticos a que se refieren los artículos anteriores de esta sección, las agencias de viaje podrán realizar transportes discrecionales de viajeros con contratación individual y cobro por asiento, sin que sea exigible que formen parte de dichos paquetes, siempre que los mismos revistan carácter ocasional y esporádico, y vayan dirigidos a un grupo homogéneo de usuarios, teniendo el transporte un objetivo o finalidad común a todos ellos.

Art. 132. Cuando las empresas titulares de la explotación de servicios regulares de viajeros que atiendan tráfico coincidentes con los de los servicios a que se refiere esta sección realicen la denuncia de cualquier infracción que se produzca en el establecimiento o la prestación de los mismos, la Administración estará obligada a realizar la correspondiente investigación tendente a la exigencia de las responsabilidades en su caso existentes.

#### SECCIÓN 3.<sup>a</sup> TRANSPORTE SANITARIO

Art. 133. 1. Transporte sanitario es aquel que se realiza para el desplazamiento de personas enfermas, accidentadas o por otra razón sanitaria en vehículos especialmente acondicionados al efecto.

2. Los servicios de transporte sanitario podrán prestarse con vehículos adecuados para el traslado individual de enfermos en camilla, dotados o no de equipamientos que permitan medidas asistenciales, o con vehículos acondicionados para el transporte colectivo de enfermos no aquejados de enfermedades transmisibles.

Art. 134. 1. Las características técnicas, así como el equipamiento sanitario y la dotación de personal de cada uno de los distintos tipos de vehículos sanitarios previstos en el artículo anterior, serán determinados por Real Decreto a propuesta conjunta de los Ministros de Sanidad y Consumo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. Todos los vehículos de transporte sanitario, ya fueren de transporte público, privado u oficial, deberán contar con una certificación técnico-sanitaria expedida por el órgano competente en materia de sanidad en el lugar en que dicho vehículo esté residenciado, acreditativa del cumplimiento de las condiciones técnico-sanitarias a que se refiere el punto anterior.

La referida certificación técnico-sanitaria, a partir de cumplirse el segundo año de antigüedad del vehículo, deberá ser renovada anualmente, previa inspección, llevada a cabo por el órgano competente, de los aspectos del vehículo o sus elementos que tengan repercusión a efectos sanitarios. Además de la inspección anual a efectos de renovación, los órganos sanitarios podrán realizar cuantas inspecciones estimen precisas, y procederán conforme a los artículos 31.2 y 37 de la Ley General de Sanidad en el caso de que las mismas resultasen desfavorables.

Art. 135. 1. Para la realización de transporte sanitario será necesaria la previa obtención de la correspondiente autorización administrativa, otorgada bien para transporte público o para transporte privado. Las autorizaciones deberán estar referidas a un vehículo concreto.

2. Las autorizaciones para la realización de transporte público sanitario serán otorgadas por el órgano estatal o autonómico competente en materia de transporte interurbano, previo informe favorable del municipio en el que haya de estar residenciado el vehículo.

Si el informe municipal no es emitido en el plazo de treinta días desde la fecha en que sea solicitado el mismo, se considerará favorable. Tanto dicho informe como la decisión administrativa sobre el otorgamiento de la autorización tendrán carácter reglado, pudiendo revestir carácter negativo, únicamente, cuando se incumpla alguna condición o

requisito que resulte preceptivo, o cuando así deba resultar de la aplicación de los criterios de prestación del servicio y de distribución territorial del mismo debidamente aprobados.

Art. 136. 1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte sanitario será necesaria la previa obtención de la certificación técnico-sanitaria que se regula en el artículo 134. Cuando la certificación técnico-sanitaria sea suspendida, retirada o no renovada en el plazo establecido, se considerará automáticamente invalidada la autorización de transporte sanitario, aun cuando dicha invalidez no haya sido formalmente declarada por la Administración.

2. Los vehículos a los que estén referidas las autorizaciones de transporte sanitario deberán cumplir las condiciones de antigüedad máxima que, tanto a efectos del otorgamiento de la autorización como de mantenimiento de la misma, se determine por Orden conjunta de los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Sanidad y Consumo.

3. Las autorizaciones de transporte sanitario deberán especificar el tipo de vehículos para el que las mismas se conceden, y habilitarán para la realización de transporte tanto urbano como interurbano en todo el territorio nacional.

Las referidas autorizaciones deberán estar domiciliadas en la localidad en la que los vehículos tengan su base de operaciones, debiendo ser modificada dicha domiciliación cuando pasen a prestar servicios con carácter habitual en otra localidad.

Art. 137. Para la obtención de las autorizaciones de transporte sanitario deberán cumplirse los siguientes requisitos específicos:

a) Autorizaciones de transporte público:

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

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

3. Disposición del número mínimo de vehículos que determinen por Orden conjunta los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Sanidad y Consumo. Dicho mínimo no podrá en ningún caso ser superior a 10, graduándose hasta dicha cifra en función del número de habitantes de la ciudad o provincia en que estén domiciliadas las autorizaciones.

b) Autorizaciones de transporte privado.

Además de los establecidos con carácter general en los artículos 157 y 158, deberá haberse obtenido previamente la certificación técnico-sanitaria prevista en el artículo 134.

Art. 138. 1. Por los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Sanidad y Consumo, podrán establecerse tarifas obligatorias en horquilla en relación con los servicios de transporte sanitario.

Podrán acordarse tarifas inferiores a las mínimas en los casos de contrataciones de duración superior a seis meses o en los que se garantice un volumen significativo de transporte, en los términos que se fijan.

2. Las Empresas de transporte público sanitario deberán estar en condiciones de ofrecer sus servicios a los posibles usuarios las veinticuatro horas de cada día.

#### SECCIÓN 4.ª TRANSPORTE FUNERARIO

Art. 139. 1. El transporte funerario deberá ser realizado por Empresas de pompas fúnebres legalmente establecidas y autorizadas por los correspondientes Ayuntamientos, teniendo la consideración de transporte privado complementario.

2. Los vehículos con los que se realice el transporte funerario deberán cumplir los requisitos técnicos, sanitarios y de antigüedad que por Orden conjunta de los Ministros de Sanidad y Consumo, y de Transportes, Turismo y Comunicaciones se determinen. Deberán, en todo caso, respetarse las normas vigentes de policía mortuoria.

3. Las correspondientes autorizaciones de transporte privado para la realización de transporte funerario serán otorgadas por el Estado o, en su caso, por la correspondiente Comunidad Autónoma, previa propuesta o informe vinculante realizados por el respectivo Ayuntamiento una vez constatado por éste el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 157 y de los previstos en el punto anterior.

Dichas autorizaciones habilitarán para realizar cualquier transporte, independientemente del recorrido del mismo, hasta el lugar en que se realice el enterramiento o se conduzca el cadáver, si bien el servicio deberá tener su origen en el municipio en que la Empresa de pompas fúnebres tenga su sede, a no ser que se trate de municipios en los que no existan Empresas de pompas fúnebres o de supuestos de catástrofes o siniestros extraordinarios, en cuyo caso no existirá dicha limitación.

4. Sin perjuicio de la potestad tarifaria de la Administración competente, los precios de los servicios de transporte funerario estarán sujetos a la normativa de precios comunicados o declarados.

#### SECCIÓN 5.ª TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS Y DE MERCANCÍAS PERECEDERAS

Art. 140. 1. El transporte de mercancías peligrosas deberá realizarse respetando las reglas específicas dirigidas a prevenir los riesgos inherentes al mismo, las cuales serán establecidas por el Gobierno, y de conformidad con lo que éste determine, por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o por otros Ministerios afectados dentro de sus respectivas competencias, previo informe de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa internacional para el transporte de dichas mercancías.

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

3. Los transportes de productos perecederos que hayan de ser realizados en vehículos especialmente acondicionados para los mismos, se llevarán a cabo según reglas establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, o por otros Ministros afectados dentro de sus respectivas competencias, de acuerdo con la legislación sobre protección de los consumidores y usuarios y en las Reglamentaciones Técnico-Sanitarias, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa internacional para el transporte de dichos productos.

#### CAPITULO III

##### Transporte urbano

Art. 141. 1. Las competencias municipales sobre los transportes y las actividades auxiliares y complementarias de estos se ejercerán con sujeción a lo dispuesto en las normas sustantivas del Estado y de las Comunidades Autónomas que regulen los mismos.

2. Las autorizaciones estatales o autonómicas de transporte de mercancías habilitarán para realizar tanto transporte urbano como interurbano dentro del ámbito a que las mismas estén referidas. Las competencias municipales en relación con los transportes de mercancías se concretarán a los aspectos relativos a su repercusión en la circulación y tráfico urbano.

3. Las autorizaciones estatales o autonómicas de transporte discrecional de viajeros en autobús habilitarán para realizar tanto transporte urbano como interurbano dentro del ámbito a que las mismas estén referidas. Los municipios podrán otorgar autorizaciones habilitantes para realizar transporte discrecional en autobús de carácter exclusivamente urbano, siempre que dicho otorgamiento no implique una perturbación en la adecuación de la oferta y la demanda de transporte, quede justificada la rentabilidad del servicio con carácter exclusivamente urbano e informe favorablemente dicho otorgamiento la Comunidad Autónoma correspondiente o, en su caso, el Estado, oído el Consejo Nacional de Transportes Terrestres u órgano competente de las Comunidades Autónomas. Será aplicable en relación con el otorgamiento, modificación, utilización y extinción de dichas autorizaciones, en defecto de normas de las Comunidades Autónomas, el régimen general establecido en este Reglamento.

4. El establecimiento, adjudicación y explotación de los transportes regulares de viajeros permanentes o temporales y de uso general o especial de competencia municipal definidos en el artículo 113 de la LOTT, se regirán por las normas de las Comunidades Autónomas que les afecten, por las de este Reglamento y sus normas complementarias, y por las correspondientes Ordenanzas Municipales, las cuales deberán respetar lo dispuesto en las normas autonómicas y estatales sin poder introducir requisitos o disposiciones adicionales que desvirtúen su sentido.

Podrá especialmente realizarse la explotación municipal directa mediante acuerdo del correspondiente Ayuntamiento, de conformidad con lo prevenido en el artículo 66.2, así como la utilización de procedimientos de gestión indirecta distintos de la concesión sin que sea a tal efecto preciso recabar informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, aunque sí cumplir el resto de las condiciones previstas en el artículo 66.1.

5. Los municipios ejercerán en relación con los transportes funerarios, sanitarios u otros especiales, así como con las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, las competencias previstas expresamente para ellos en las normas reguladoras de dichos transportes o actividades.

Art. 142. No serán de aplicación en relación con los transportes regulares de viajeros de competencia municipal, las normas establecidas en este Reglamento sobre prohibiciones de coincidencia para el establecimiento de servicios regulares permanentes o temporales; no obstante, para el establecimiento por los Ayuntamientos de líneas que incluyan tráficos coincidentes con los que tengan autorizados con anterioridad otros servicios regulares interurbanos, será necesaria la justificación de la insuficiencia del servicio existente para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios y la previa conformidad del ente concedente.