

de éste, la cual podrá condicionarse a la previa aprobación de un plan de coordinación de la explotación de ambos servicios, en cuya elaboración deberá ser oída la Empresa titular de la concesión del servicio regular interurbano.

Tendrán la consideración de tráficos coincidente a los efectos previstos en este artículo los que se realicen entre paradas en las que el servicio interurbano estuviera autorizado a tomar y dejar viajeros o puntos próximos a los mismos, incluso cuando dichas paradas estuvieran dentro de la misma población o núcleo de población.

Art. 143. 1. Las licencias municipales para la prestación de servicios de transporte urbano en automóviles de turismo corresponden a una categoría única, denominándose licencias de auto-taxis.

2. La coordinación del otorgamiento de las licencias municipales para la prestación de servicios de transporte urbano con automóviles de turismo con las autorizaciones interurbanas para dichos vehículos, se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 124 de este Reglamento.

3. El régimen de otorgamiento y utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano en vehículos de turismo así como el de prestación del servicio se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por el Gobierno, o por el órgano competente de las Comunidades Autónomas, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera, u órganos competentes de las Comunidades Autónomas, y oída la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas.

4. La actuación de la Administración en relación con la actividad de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor se ejercerá con independencia de la relativa a los servicios de transporte en dichos vehículos, regulándose por lo dispuesto en los artículos 180 y siguientes de este Reglamento.

#### CAPITULO IV

##### Transporte internacional

Art. 144. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán con carácter supletorio a las contenidas en la normativa directamente aplicable de la Comunidad Económica Europea y en los demás tratados y convenios internacionales suscritos por España.

Art. 145. 1. Para la realización de transporte público internacional de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos pesados será necesario poseer la capacitación profesional para el transporte internacional, la cual únicamente podrá ser obtenida por las personas que también posean la capacitación profesional para la realización de transporte interior en la modalidad de que se trate, pudiendo dicho reconocimiento realizarse de forma diferenciada o conjunta.

2. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá eximir, no obstante, de la obligación de poseer el requisito de capacitación profesional específica para el transporte internacional de mercancías cuando se trate de transportes liberalizados por tener su origen o destino en puntos de países extranjeros situados en las proximidades de la frontera con España, hasta las distancias que se establezcan, de acuerdo con los tratados o convenios internacionales suscritos por España.

Art. 146. 1. Las Empresas españolas que pretendan realizar transportes públicos internacionales de viajeros en autobús y de mercancías en vehículos pesados que excedan de la zona fronteriza en su caso definida por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones de conformidad con lo previsto en el punto 2 del artículo anterior, deberán estar inscritas en la Subsección de Empresas de Transporte Internacional de Viajeros o de Mercancías que al efecto existirá en el Registro General regulado en los artículos 49 y 50.

2. Para la inscripción prevista en el punto anterior será necesario justificar el cumplimiento del requisito de capacitación profesional para el transporte internacional y, además, cuando se trate de transporte de mercancías, acreditar la disponibilidad del número mínimo de vehículos con autorizaciones de ámbito nacional de las que, en su caso, sea titular la Empresa de que se trate, que, en función de las circunstancias concurrentes en el mercado de transporte internacional, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el cual podrá, sin embargo, minorar o eximir de dicha exigencia a las Empresas que, cuando fuera concretada la misma, ya vinieran realizando transporte internacional o que realicen transportes liberalizados o no sometidos a contingente. Dichos vehículos deberán tener la capacidad de carga y reunir las condiciones que establezca el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

A efectos de justificar la disponibilidad del número mínimo de vehículos exigida, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá autorizar a los transportistas a agruparse en cooperativas de transportistas o sociedades de comercialización, conforme a las reglas que para garantizar su adecuación a los fines de dimensionamiento empresarial mínimo pretendidos determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

3. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá, asimismo, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terres-

tres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, establecer la exigencia de otros requisitos adicionales para la inscripción en la correspondiente Subsección de Empresas de Transporte Internacional del Registro General prevista en el punto 1 cuando ello fuera preciso de acuerdo con lo previsto en tratados o convenios internacionales, o por las especiales circunstancias concurrentes en el mercado del transporte internacional.

4. La inscripción en el Registro implicará la habilitación genérica para la realización de transporte internacional a que se refiere el artículo 107.1 de la LOTT.

Art. 147. Los transportes internacionales de mercancías y de viajeros de carácter discrecional, que se hallen liberalizados de autorización previa según las normas de los tratados o convenios internacionales que regulen los mismos o de los Estados extranjeros por los que hayan de discurrir, podrán realizarse libremente por las Empresas debidamente inscritas en la Subsección del Registro a que se refiere el artículo anterior, si bien éstas deberán cumplimentar los documentos de control determinados en los referidos convenios, tratados o normas extranjeras, y los que en su caso establezca el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera a fin de posibilitar el conocimiento de los datos sobre dichos transportes y garantizar que no se desvirtúe la naturaleza de los mismos.

Art. 148. Cuando la realización de transportes internacionales de mercancías o discrecionales de viajeros estuviera sujeta a la autorización de los países extranjeros por los que éstos discurran o de las organizaciones internacionales en las que los mismos estén integrados, la distribución de tales autorizaciones que corresponda realizar a la Administración española se ajustará a las reglas que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones según los principios que a continuación se explicitan:

1.º Cuando se trate de autorizaciones correspondientes a países y modalidades de transporte cuyo número resulte en principio suficiente para atender cuantas demandas se realicen, dichas autorizaciones se distribuirán por la Dirección General de Transportes Terrestres, según las solicitudes que realicen las correspondientes Empresas que las peticen.

A tal efecto, la Dirección General de Transportes Terrestres deberá hacer pública la relación de estados y modalidades de transporte respecto a los que exista escasez de autorizaciones, pudiendo dicha relación ser modificada, según la evolución de la disponibilidad de autorizaciones y de la demanda de las mismas.

El otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere este apartado estará, en todo caso, condicionado a la disponibilidad de autorizaciones existente, pudiendo, a la vista de la misma, en cualquier momento, la Dirección General de Transportes Terrestres modificar el régimen de otorgamiento y someterle al previsto en el apartado siguiente en relación con las autorizaciones respecto a las que exista escasez.

2.º Cuando se trate de autorizaciones correspondientes a países y modalidades de transporte cuyo número resulte en principio insuficiente para atender todas las demandas que realicen las Empresas, las reglas de distribución que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones deberán de tener en cuenta los siguientes principios:

a) Mantenimiento en lo posible de la capacidad de transporte internacional realizado en años anteriores por las correspondientes Empresas, de acuerdo con las autorizaciones utilizadas debidamente por las mismas.

b) Distribución por la Dirección General de Transportes Terrestres de los aumentos de cupos de autorizaciones internacionales y, en general, de las autorizaciones disponibles después de atender las necesidades a que se refiere el subapartado a) anterior, entre todas las Empresas inscritas en la correspondiente Subsección de Empresas de Transporte Internacional del Registro General que las soliciten, de acuerdo con criterios objetivos preestablecidos, los cuales serán determinados ponderando los siguientes elementos, que podrán ser modificados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera:

Inversión en vehículos realizada el año precedente por cada Empresa. Se computarán únicamente los vehículos provistos de autorización administrativa.

Dimensión de la Empresa.

Coefficiente de autorizaciones por vehículo de cada Empresa.

Relación, cuando se trate de transporte de mercancías, entre el comercio exterior realizado por carretera y el número total de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera que integren los cupos de las Empresas domiciliadas en la zona donde radique o donde tenga centros de trabajo la Empresa.

3.º Para el otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional correspondientes a organizaciones internacionales o de carácter multilateral y, concretamente, de las de la CEE y la CEMT, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá exigir condiciones específicas fundamentalmente ligadas a la experiencia internacional de la Empresa, a su parque de vehículos, y a la disponibilidad anterior de

autorizaciones correspondientes a los países más significativos para los que autorice a realizar transporte la autorización de la organización internacional o multilateral.

Podrán, asimismo, tenerse en cuenta para el otorgamiento de estas autorizaciones el aprovechamiento de anteriores autorizaciones del mismo tipo que hubieran realizado las correspondientes Empresas, y cuando se trate de autorizaciones de la CEMT, el número de viajes realizados a países de la CEMT no pertenecientes a la CEE.

Para el otorgamiento de nuevas autorizaciones multilaterales podrá exigirse la renuncia a autorizaciones de carácter bilateral que anteriormente se poseyeran, de acuerdo con las reglas de conversión que determine el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4.º No obstante lo previsto en los puntos anteriores, la Dirección General de Transportes Terrestres podrá anualmente reservar un número de autorizaciones no superior al 15 por 100 del total de las existentes, las cuales podrán ser otorgadas directamente sin sujeción a las reglas preestablecidas a que se refieren dichos puntos cuando se den circunstancias excepcionales de carácter objetivo que así lo justifiquen y, fundamentalmente, en los siguientes supuestos:

a) En el caso de transporte a países con los que exista un interés especial en fomentar éste, debiendo ser dichos países determinados expresamente con periodicidad anual por la Dirección General de Transportes Terrestres.

b) Para completar el número de autorizaciones por viaje necesarias para realizar el canje de las mismas por autorizaciones temporales.

c) Cuando se trate de servicios de transporte internacional de mercancías por carretera de interés público que no puedan ser realizados por las Empresas españolas de transporte internacional registradas como tales.

d) Cuando se trate de llevar a cabo aquellos transportes privados complementarios no liberalizados que no puedan ser realizados en vehículos de transporte público, en razón del carácter especialmente delicado de las mercancías, de las específicas condiciones del transporte u otras circunstancias análogas que igualmente lo justifiquen.

Art. 149. 1. La solicitud de autorizaciones de transporte internacional de mercancías y de viajeros de carácter discrecional, así como la realización material de su otorgamiento y su distribución temporal, se llevarán a cabo de conformidad con las reglas que para garantizar el más adecuado aprovechamiento de las mismas determine el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá realizar la retirada de autorizaciones de transporte internacional y establecer limitaciones al otorgamiento de otras nuevas, en relación con las Empresas que hagan un uso indebido de las mismas, o vulneren las normas reguladoras del transporte internacional.

Art. 150. 1. La transmisión realizada, de conformidad con lo previsto en el artículo 118, de autorizaciones de transporte de ámbito nacional, por Empresas españolas titulares asimismo de autorizaciones de transporte internacional contingentadas, podrá dar lugar, previa autorización de la Dirección General de Transportes Terrestres, a la transmisión de la parte proporcional de dichas autorizaciones internacionales con arreglo al procedimiento y condiciones determinados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones con objeto de evitar perturbaciones en el sistema general establecido en los anteriores artículos de este capítulo.

Salvo supuestos especiales en que, por razones de interés público debidamente motivadas y justificadas, se autorice un régimen diferente por la Dirección general de Transportes Terrestres, el porcentaje que las autorizaciones internacionales cedidas representen respecto al cupo total asignado a la Empresa cedente, no será superior al porcentaje que el número de autorizaciones de ámbito nacional cedidas por la referida Empresa cedente a la cesionaria, represente respecto al total de autorizaciones de ámbito nacional de las que dicha Empresa cedente fuese titular antes de la transmisión.

2. Asimismo podrá realizarse la transmisión de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera en aquellos casos en que se haya realizado la de las correspondientes autorizaciones de ámbito nacional de la empresa de que se trate, por cambio de la denominación, cambio de la forma jurídica o transmisión a los herederos forzosos, no siendo precisa en este último caso la disponibilidad del número mínimo de vehículos a que se refiere el punto 2 del artículo 146.

Art. 151. Con arreglo a lo que, con carácter general, se establece en el punto 1 del artículo 106 de la LOTT, los transportes públicos internacionales de viajeros pueden ser regulares, discretos y de lanzadera. La concepción de dichas clases de transporte se realizará de conformidad con los tratados o convenios internacionales suscritos por España, y supletoriamente por lo dispuesto en la legislación interna española. Los transportes internacionales turísticos que cumplan las condiciones previstas en el artículo 128, aunque se lleven a cabo con reiteración de itinerario, calendario y horario tendrán la consideración de transportes discretos o, en su caso, de lanzadera, siéndoles aplicable el régimen establecido en la sección 2.ª del capítulo II de este título.

Art. 152. 1. El procedimiento para el establecimiento y autorización de la explotación de los servicios regulares de viajeros de carácter internacional previsto en el artículo 108 de la LOTT, se realizará de conformidad con las reglas concretas que de acuerdo con las peculiaridades de dichos servicios y con lo previsto en los Tratados y Convenios internacionales, establezca el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Dichas reglas podrán en su caso prever la no exclusividad de la prestación, la adjudicación de forma directa a la Empresa peticionaria, y la exigencia de un acuerdo previo con una Empresa del otro Estado afectado que posibilite la conformidad de éste a que se refiere el punto siguiente.

En lo no previsto en las reglas a que se refiere el párrafo anterior se aplicarán las establecidas en el título III de este Reglamento para los servicios regulares permanentes de uso general, en cuanto las mismas resulten compatibles con la específica naturaleza de los servicios a que se refiere el presente artículo.

2. La prestación de los transportes regulares internacionales estará condicionada a que su establecimiento resulte posible, bien por estar previsto en Tratados o Convenios internacionales, o porque los Estados extranjeros afectados den su conformidad al mismo. El acuerdo interno de establecimiento llevará implícita la realización por parte de la Administración española de las gestiones, en su caso, necesarias con los Estados extranjeros afectados para lograr el acuerdo de los mismos al establecimiento del servicio regular. Dicho acuerdo podrá tramitarse y, en su caso, conseguirse antes, durante o después de la adjudicación del servicio. Si el acuerdo no pudiera lograrse y el servicio hubiera sido adjudicado, la Empresa adjudicataria no adquirirá derecho alguno, si bien, si en el plazo de cinco años siguientes a tal adjudicación fuera posible la creación del servicio, dicha Empresa mantendrá su derecho a que le sea adjudicada la explotación del mismo.

3. El acuerdo de adjudicación implicará la aceptación de la Empresa adjudicataria de las posibles modificaciones en las condiciones inicialmente previstas de prestación del servicio que, en su caso, haya que realizar para conseguir la aceptación de los Estados extranjeros afectados, salvo que renuncie a la adjudicación.

4. Las autorizaciones a que se refiere este artículo podrán ser renovadas cuando venza su plazo de duración, siempre que haya de continuarse la prestación del servicio, y la eficacia de la Empresa en la gestión de éste así lo postule.

Art. 153. 1. Los servicios de lanzadera se solicitarán de la Dirección General de Transportes Terrestres, la cual, cuando ello resulte procedente, concederá la autorización de salida de España y, cuando se trate de servicios que no estén liberalizados de conformidad con lo previsto en Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, trasladará la solicitud a las autoridades competentes de los otros países implicados en el servicio, a fin de que éstos den, en su caso, la conformidad a su establecimiento.

2. El criterio para la autorización de los servicios de lanzadera considerará el carácter estacional y preferentemente turístico de los mismos, así como que no supongan competencia injustificada a los servicios regulares internacionales existentes.

3. Los servicios de lanzadera se autorizarán con fechas y destinos determinados.

4. Cuando los servicios de lanzadera estén sometidos a un cupo o número limitado de autorizaciones, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determinará las reglas para su distribución, siguiendo criterios inspirados en los establecidos en el artículo 148.

Art. 154. La realización de transportes internacionales que discurren en España por parte de Empresas extranjeras, únicamente podrá llevarse a cabo cuando la misma se encuentre liberalizada, de conformidad con lo dispuesto en Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, o cuando dichas Empresas dispongan de la correspondiente autorización española o de una organización internacional a la que pertenezca España que les habilite al efecto. Serán de aplicación al respecto las prescripciones del artículo 109 de la LOTT.

Art. 155. 1. Para la realización de transportes internacionales privados de mercancías o de viajeros que se hallen liberalizados de conformidad con lo dispuesto en Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, será necesario cumplimentar la documentación de control que dichos Tratados o Convenios prevean o, en su defecto, la que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. La realización de transporte internacional privado que no se encuentre liberalizado estará condicionada a que no exista escasez de autorizaciones para realizar el mismo al Estado de que en cada caso se trate, debiendo quedar, previamente, a la entrega de las correspondientes autorizaciones, suficientemente garantizada la existencia del número de éstas necesario para realizar todos los transportes públicos que sean demandados.

No obstante, la Dirección General de Transportes Terrestres podrá, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 106.3, de la LOTT, otorgar autorizaciones extranjeras para la realización de transporte internacional privado, aun no dándose las circunstancias a que se refiere el párrafo anterior, en los supuestos previstos en el artículo 148, 4.º, 3).

## CAPITULO V

## Transportes privados

Art. 156. 1. Los transportes privados particulares, definidos en el artículo 101 de la LOTT, servirán necesidades personales del titular del vehículo y de sus allegados, entendiéndose que éstos son sus familiares u otras personas que convivan o tengan con aquél una relación de dependencia personal o laboral de carácter doméstico, así como aquellos cuyo transporte se realice en base a una relación social de amistad o equivalente. No tienen esta consideración los transportes que sirven de complemento a Empresas aunque éstas sean familiares, autónomas, cooperativas, sociedades civiles particulares, comunidades de bienes u otras similares.

2. Los transportes privados particulares de viajeros habrán de realizarse en vehículos de turismo.

Los transportes privados particulares de mercancías habrán de ser realizados en vehículos ligeros.

Art. 157. Los transportes privados complementarios, definidos en el artículo 102 de la LOTT, habrán de cumplir las condiciones establecidas en el mismo, aplicándose, en relación con dicho cumplimiento, las siguientes prescripciones:

a) Los viajeros o mercancías tendrán su origen o destino en los establecimientos de la Empresa o de sus clientes que intervengan en el proceso comercial o se desplazaran entre puntos exteriores a la misma siempre que, en el último supuesto, se trate de atender sus propias necesidades internas. Si la actividad principal se presta de forma ambulante, el vehículo con el que se practique tendrá la consideración de establecimiento de la Empresa.

b) Cuando los transportes se realicen en vehículos pesados de mercancías o en autobuses, dichos vehículos habrán de ser propiedad de la Empresa o disponer de los mismos en régimen de «leasing».

En los demás casos, así como cuando se trate de sustituir, por un plazo no superior a un mes, a los vehículos a que se refiere el párrafo anterior que se encuentren averiados, los vehículos podrán ser arrendados de acuerdo con lo previsto en este Reglamento.

Podrán, asimismo, utilizarse vehículos arrendados cuando la Dirección General de Transportes Terrestres así lo establezca expresamente por la insuficiencia o inadecuación de la oferta de transporte público para atender el transporte concreto de que se trate.

c) Los vehículos deberán ser conducidos por el titular de la Empresa o por personas de él dependientes, acreditándose esta condición mediante la correspondiente documentación de contratación laboral y de afiliación a la Seguridad Social o, en el caso de empresarios autónomos, mediante la justificación de la relación de parentesco y convivencia con el titular.

d) En el transporte privado complementario de viajeros, éstos deberán ser trabajadores o asalariados de los respectivos Centros, o personas asistentes a los mismos. En el primer caso, será determinante de la condición de usuario su relación laboral con la Empresa; en el segundo caso, los viajeros lo serán en calidad de socios, beneficiarios o contratantes de otros servicios objeto de la actividad principal de la Empresa o establecimiento.

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

Art. 158. 1. La realización de transportes privados complementarios requerirá, como regla general, autorización administrativa previa.

No obstante, estarán exentos de autorización los siguientes transportes privados complementarios:

a) Los transportes de viajeros que se realicen en vehículos de turismo, salvo los de carácter sanitario y fúnebre.

b) Los transportes de mercancías que se realicen en vehículos cuyo peso máximo autorizado no exceda de los límites previstos en el artículo 41.2, c).

c) Los transportes de mercancías que se realicen en vehículos ligeros arrendados por un plazo no superior a un mes a que se refiere el artículo 41.2, d).

2. Las autorizaciones de transporte privado complementario tendrán ámbito territorial nacional.

3. Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte privado complementario de viajeros será necesaria la previa justificación de la necesidad de realizar el transporte para el que la autorización se solicite, de acuerdo con el número de empleados o posibles usuarios.

Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte privado complementario de mercancías será necesario, asimismo, justificar la

necesidad de realización de éste según la naturaleza y volumen de la actividad de la Empresa.

La Administración podrá, en función de los datos obtenidos, limitar el número de plazas o la capacidad de carga de los vehículos para los que se conceda la autorización. Dichos vehículos no podrán exceder de la antigüedad máxima que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4. En los supuestos de cambio de propiedad de la Empresa, fusión o absorción por otra y, en general, de cambio de titularidad del negocio, procederá la novación subjetiva de las correspondientes autorizaciones de transporte privado complementario en favor del nuevo titular de los vehículos a que estuvieran adscritas, si así lo solicita éste, sin que sea exigible el cumplimiento del requisito de antigüedad máxima de los vehículos a que se refiere el último párrafo del punto anterior.

Lo previsto en el párrafo anterior será asimismo, de aplicación cuando el cambio de titularidad se produzca en relación con un área o sector diferenciado de la Empresa que realice una actividad independiente, en relación con los vehículos adscritos al mismo.

## TITULO V

## Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

## CAPITULO PRIMERO

## Agencias de transporte

## SECCIÓN 1.ª AGENCIAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Art. 159. 1. Son agencias de transporte de mercancías las Empresas individuales o colectivas dedicadas a intermediar en la contratación del transporte de mercancías como organizaciones auxiliares interpuestas entre los cargadores y los transportistas.

2. Las agencias de transporte de mercancías actuarán como comisionistas en nombre propio y deberán, por tanto, realizar su actividad contratando el transporte, tanto con el transportista como con el cargador, en su propio nombre, ocupando la posición de transportista frente al cargador, y de cargador frente al transportista.

Estarán incluidas en la actividad de las agencias todas las funciones previas de información, oferta, gestión y organización, necesarias para la contratación del transporte.

3. La contratación de las agencias deberá realizarse con transportistas legalmente autorizados para realizar el transporte en el ámbito y modalidad concreta de que se trate, quedando en caso contrario sujetas a las responsabilidades que corresponda.

Art. 160. 1. Las agencias de transporte de mercancías podrán realizar sus funciones interviniendo en la contratación de toda clase de servicios de transporte por carretera, tanto internos como internacionales, pudiendo, asimismo, llevar a cabo su intervención en relación con los transportes realizados en modos distintos a la carretera, respetando las normas específicas que regulen éstos.

2. Las agencias de transportes de mercancías están autorizadas para intervenir, como remitentes o como consignatarios, en las operaciones de transporte público de mercancías que con uno o con varios destinatarios se efectúen en relaciones de tráfico de cualquier ámbito territorial, mediante vehículos amparados por autorizaciones de transporte del ámbito de que en cada caso se trate.

3. Cuando no se hayan convenido expresamente el itinerario, el modo o clase de transporte en el que el servicio deba ser realizado, u otras condiciones sobre la forma de realización de éste, la agencia estará facultada para utilizar aquellos que estime convenientes.

Art. 161. 1. Para el ejercicio de la actividad de agencia de transporte será necesaria la obtención de la preceptiva autorización administrativa que habilite para el mismo.

2. Salvo que el Gobierno, por las causas previstas en el artículo 49 de la LOTT, a propuesta del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, y oída la Conferencia Nacional de Transportes o, por delegación de ésta, la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, establezca un régimen diferente, el otorgamiento de autorizaciones de agencia de transporte no estará sujeto a limitaciones cuantitativas, debiendo realizarse el mismo en favor de todas las Empresas que lo soliciten y que cumplan los requisitos exigibles.

3. Las autorizaciones se otorgarán de forma diferenciada para las agencias de carga completa y para las agencias de carga fraccionada, habilitando, respectivamente, para las actividades que el artículo 121.4 de la LOTT determina como propias de cada una de dichas clases de agencias. La misma Empresa podrán ser titular de autorizaciones de agencia de carga completa y de carga fraccionada y ejercer simultáneamente ambas actividades.

Art. 162. 1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de agencia de transporte de mercancías será precisa la justificación del cumpli-

miento de los requisitos previstos en el artículo 48 de la LOTT, de acuerdo con las concreciones que de los mismos realice el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, respetando en todo caso las siguientes reglas:

a) Será exigible una capacitación profesional específica distinta de la de transportista.

b) Habrá de disponerse de un local, distinto al domicilio privado de su titular, abierto al público previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales. Dicho local deberá estar dedicado en exclusiva a actividades de transporte y no podrá ser compartido por varias Empresas.

c) Habrá de constituirse una fianza, según lo previsto en el artículo 51 de este Reglamento, cuyo importe se incrementará, en función de las sucursales en otras provincias que tenga la agencia.

La cuantía de la referida fianza estará comprendida entre cinco y veinte millones de pesetas por cada autorización de sede central o sucursales, realizándose por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las correspondientes concreciones.

Dicha fianza, salvo que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera, establezca un régimen diferente, podrá constituirse en la modalidad de fianza colectiva prevista en el artículo 51 de este Reglamento.

2. Las agencias de carga fraccionada deberán disponer de un local con la superficie y acondicionamiento necesarios para el ejercicio de su actividad.

Dichas agencias deberán realizar sus funciones de consolidación, desconsolidación y clasificación de mercancías y demás correspondientes a la actuación intermediadora que les es propia mediante los trabajadores integrados en su plantilla a través de una relación laboral, llevando a cabo el transporte y distribución de las mercancías mediante la contratación del mismo con Empresas de transporte público debidamente autorizadas en los términos previstos en el artículo 159.

3. Las autorizaciones de agencia de transporte tendrán una duración indefinida, si bien deberán ser visadas de acuerdo con los plazos y condiciones que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine.

Art. 163. 1. La Autorización de agencia de transporte de mercancías únicamente habilitará, en principio, para realizar la correspondiente actividad en relación con transportes que tengan su origen o destino en la provincia que en la misma se determine como domicilio de la agencia, en la cual ésta deberá tener el establecimiento que le sirva de sede central.

2. Para la realización de sus actividades en provincias distintas a aquellas en las que tenga su domicilio o sede central será preciso que la Administración autorice a la agencia la creación de las correspondientes sucursales en dichas provincias, exigiéndose a tal fin la disponibilidad de un local adecuado en cada una de las mismas, el incremento de la fianza en la cuantía que corresponda y las demás circunstancias que resulten precisas para un adecuado funcionamiento del sector en su caso determinadas con carácter general por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El otorgamiento de autorizaciones de sucursales no estará sometido a limitaciones cuantitativas a priori.

3. Para la apertura de locales auxiliares en provincias en las que ya se halle autorizada una sucursal, o en la que radique la sede central de la Empresa, no será necesaria la autorización específica de la Administración de Transportes, siendo suficiente, a tal efecto, la previa comunicación a dicha Administración de la referida apertura, haciendo expresión de los datos identificativos del local, a fin de posibilitar la inspección y control de las actividades realizadas en el mismo.

4. No obstante lo dispuesto en los puntos anteriores de este artículo, las agencias podrán realizar sus actividades en provincias en las que no radique su sede central ni tengan autorizada una sucursal, utilizando la colaboración o corresponsabilidad de otras agencias debidamente autorizadas para operar en las mismas.

Art. 164. 1. Los precios que apliquen a los cargadores o usuarios las agencias de carga fraccionada serán libres; los precios que apliquen las agencias de carga completa deberán respetar las tarifas a aplicar por el transportista, en su caso establecidas por la Administración, en relación con el tipo de transporte en que intervengan.

2. Los precios que las agencias abonen a los transportistas con los que contraten, deberán respetar las tarifas obligatorias que en su caso se hallen vigentes para los transportes que éstos realicen, si bien podrán establecerse tarifas especiales para los transportes en los que la comercialización haya sido realizada por agencias.

#### SECCIÓN 2.ª AGENCIAS DE VIAJE

Art. 165. 1. La actividad de mediación en los transportes de viajeros, tanto nacionales como internacionales, salvo los supuestos de colaboración entre transportistas legal o reglamentariamente previstos, estará reservada a las agencias de viaje debidamente autorizadas por la Administración turística.

Las agencias de viaje podrán realizar, asimismo, funciones de mediación en relación con el arrendamiento de vehículos de turismo.

No tendrán la consideración de actividades de mediación a efectos de lo previsto en este punto las actuaciones de comercialización y venta de billetes que sean realizadas por personas que actúen en nombre de los titulares de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general para tráficos que estos estén autorizados a realizar.

2. El ejercicio de la actividad de las agencias de viaje en relación con los transportes turísticos y, en general, con todo tipo de transportes discrecionales, incluidos los que de conformidad con el artículo 131 se realicen con contratación individual o por asiento, deberá de llevarse a cabo contratando en nombre propio el correspondiente transporte tanto con los transportistas como con los usuarios.

3. La actividad de las agencias de viaje en relación con los transportes regulares de viajeros, de cualquier tipo que éstos sean, se circunscribirá, salvo que la Administración autorice otro régimen, a las actividades de información, reserva de plazas y venta de billetes, actuando como comisionista por cuenta ajena y contratando en nombre del transportista.

Art. 166. 1. La infracción de las normas reguladoras de la ordenación del transporte por parte de las agencias de viaje será sancionada de conformidad con lo previsto en la legislación de transportes.

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

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

#### CAPITULO II

##### Transitarios

Art. 167. 1. Los transitarios, en el ejercicio de sus funciones de intermediación y organización de los transportes internacionales y de los que se efectúen en régimen de control aduanero podrán realizar las siguientes actividades, siempre referidas a dichos tipos de transporte:

a) Cumplir las formalidades administrativas ligadas al transporte internacional o al régimen de tránsito aduanero.

b) Depositar o almacenar mercancías procedentes o destinadas al transporte internacional o en régimen de tránsito aduanero.

c) Consolidar y desconsolidar mercancías.

d) Coordinar las diversas fases del transporte con destino o procedencia internacionales, y, en particular, el tránsito, la reexpedición, el transbordo y las diferentes operaciones terminales.

e) Contratar la realización de los portes, con las Empresas de transporte.

f) Recibir, consignar y poner a disposición de los transportistas o de los destinatarios mercancías procedentes o destinadas al transporte internacional o en régimen de control aduanero.

2. Los transitarios, salvo que se limiten a poner las mercancías a disposición del transportista designado por el cargador, deberán contratar el transporte en nombre propio, de acuerdo con idénticas reglas a las establecidas en relación con las agencias de transporte.

Art. 168. Los transitarios podrán realizar sus actividades en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan el antecedente o la continuación de un transporte internacional, cuya gestión se les haya encomendado concretamente, existiendo constancia documental. Se entenderá que ello se produce cuando la mercancía objeto de transporte vaya dirigida hacia o proceda de un país extranjero o se realice su transporte en régimen de control aduanero.

Art. 169. Para realizar las actividades de transitario será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para las mismas.

Serán de aplicación, en relación con los requisitos de otorgamiento y características de dicha autorización, así como de apertura de sucursales y nuevos locales, reglas análogas a las establecidas en relación con las agencias de transporte de mercancías.

Art. 170. 1. Serán de aplicación, en relación con el ejercicio de la actividad de transitario las mismas reglas establecidas para las agencias de transporte de mercancías en relación con las siguientes cuestiones:

a) Libertad para escoger la vía, modo y clase de transporte que estimen conveniente cuando no estuvieran previamente pactados.

b) Posibilidad de realizar su intervención en relación con los transportes efectuados en cualquier modo.

c) Obligatoriedad de contratar con transportistas debidamente autorizados.

d) Posibilidad de utilizar la colaboración de otros transitario o agencias de transporte.

2. Los precios que apliquen los transitorios en su intervención en los transportes internacionales serán libres. En cuanto a su intervención en transportes internos serán de aplicación las mismas reglas establecidas en el artículo 164, en relación con las agencias de transporte de mercancías.

### CAPITULO III

#### Almacenistas-distribuidores

Art. 171. 1. Se considera actividad de almacenaje y distribución aquella que tiene por objeto recibir, en virtud de un contrato de depósito y en locales adecuados de los que disponga el depositario, bienes o mercancías ajenas, efectuando, respecto de ellos, operaciones de ruptura de cargas, almacenaje, custodia, manipulación, administración, control de existencias, preparación de pedidos y cualesquiera otras que hubieran sido convenidas para su posterior distribución, en virtud de un contrato de transporte, a las personas determinadas por el depositante en la forma, tiempo y lugar que éste determine.

2. Las Empresas de almacenaje y distribución tendrán la obligación de facilitar al depositante, con la periodicidad que en cada caso se establezca en los correspondientes contratos, información acerca del número de bienes o mercancías de cada tipo, clase o referencia que, como existencias, se encuentren depositados en los locales de aquéllas, y de su estado, así como de los periodos de vigencia o caducidad de las mismas, de la distribución realizada y de las demás circunstancias que permitan a los clientes conocer la marcha y situación de la actividad.

Art. 172. Los almacenistas-distribuidores podrán llevar a cabo la distribución de las mercancías, de acuerdo con las dos siguientes modalidades:

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

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

Podrán utilizarse, asimismo, para realizar la distribución, la colaboración de agencias de transporte.

Art. 173. 1. Para realizar la actividad de almacenistas-distribuidores será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para la misma.

2. Serán de aplicación, en relación con los requisitos de otorgamiento y características de dicha autorización, así como de apertura de sucursales y nuevos locales, reglas análogas a las establecidas en relación con las agencias de transporte de mercancías con las siguientes peculiaridades:

a) Los locales deberán ser adecuados en cuanto a su superficie y disponer de los medios técnicos necesarios para el ejercicio de la actividad, de acuerdo con las condiciones que al efecto determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

b) Las mercancías depositadas deberán estar aseguradas de los posibles daños que puedan sufrir.

c) Deberán cumplirse los requisitos establecidos por la Legislación vigente en materia de Sanidad y Seguridad e Higiene, así como los relativos a los almacenes generales de depósito.

3. Los precios de la actividad de almacenamiento y distribución serán libres.

Cuando se contrate la realización de transportes sometidos a tarifas obligatorias, los precios que se paguen a los transportistas deberán respetar éstas.

Cuando el almacenista-distribuidor sea, simultáneamente, agencia de transporte de mercancías, prevalecerá el régimen tarifario previsto para éstas.

### CAPITULO IV

#### Arrendamientos de vehículos

##### SECCIÓN 1.ª ARRENDAMIENTO SIN CONDUCTOR

Art. 174. 1. Para el ejercicio de la actividad de arrendamiento sin conductor de vehículos automóviles de más de tres ruedas será necesario contar con una autorización administrativa, referida a cada vehículo, que habilite específicamente para la realización de dicha actividad.

Por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrán establecerse distintas clases de autorizaciones, según las especiales características de los vehículos, de las Empresas, o del ejercicio de la actividad a que las mismas estén referidas.

2. La competencia para el otorgamiento de la autorización a que se refiere el punto anterior corresponderá al órgano estatal o autonómico que, directamente o por delegación, tuviera atribuida la competencia para la expedición de las autorizaciones de transporte para vehículos residenciados en el mismo lugar en que lo esté el vehículo que se pretenda dedicar a la actividad de alquiler sin conductor.

Art. 175. Para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículo sin conductor será necesario que la persona física o jurídica solicitante sea propietaria del vehículo y cumpla los siguientes requisitos:

a) Disposición de, al menos, un local u oficina dedicado exclusivamente a la actividad de arrendamiento, con nombre o título registrado, abierto al público, previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales u oficinas.

b) Disposición del número mínimo de vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento que determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones en función de las circunstancias concurrentes en el mercado.

c) No superación por los vehículos de los límites de antigüedad determinados por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Ministerio de Industria y Energía.

d) Suscripción de los seguros de responsabilidad civil por daños que resulten obligatorios conforme a la legislación vigente.

e) Disposición de garajes o lugares de aparcamiento cuando así lo exija el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o la Comunidad Autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministerio establezca.

f) Las demás que, por resultar necesarias para el adecuado ejercicio de la actividad, determinen el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, o de acuerdo con las previsiones realizadas por éste, la Comunidad Autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministro establezca.

Art. 176. 1. Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento no podrán seguir utilizándose en dicha actividad, quedando sin efecto la correspondiente autorización, cuando alcancen la antigüedad máxima que, a fin de procurar la adecuada realización de la actividad, el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine.

2. Las autorizaciones de arrendamientos de vehículos sin conductor únicamente tendrán validez mientras los vehículos a los que estén referidas pertenezcan a la persona a la que fueron concedidas, quedando automáticamente sin efecto en el momento en que la titularidad sobre los mismos sea transmitida. La persona adquirente de los vehículos que pretenda seguir dedicándolos a la actividad de arrendamiento deberá proveerse de la correspondiente autorización, cuya expedición únicamente procederá si dicha persona y el vehículo cumplen los requisitos establecidos en este Reglamento para el otorgamiento de nuevas autorizaciones. No obstante, cuando se realice la transmisión total de la Empresa o del departamento de arrendamiento de la misma cuando ésta realizara otras actividades, junto con la de los vehículos, no será exigible en relación con dichos vehículos el requisito establecido en el apartado c) del artículo anterior.

3. Los contratos de arrendamiento deberán realizarse en los locales u oficinas de la empresa arrendadora, si bien su formalización y la entrega efectiva de los vehículos a los usuarios podrán llevarse a cabo en un lugar diferente, siempre que quede garantizada la contratación previa.

Dichos contratos podrán asimismo ser realizados en delegaciones que la Empresa arrendadora tenga en hoteles, agencias de viajes, complejos turísticos o centros similares, siempre que la Administración no lo prohíba o establezca limitaciones, lo cual podrá hacer siempre que existan razones ligadas a la adecuada prestación del servicio que lo justifiquen.

4. A efectos de control administrativo, la formalización de los contratos de arrendamiento deberá realizarse de conformidad con las prescripciones establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, debiendo incluirse en los mismos aquellos datos que dicho Ministro determine.

5. Las Empresas arrendadoras podrán realizar el arrendamiento de sus vehículos utilizando la colaboración de otras Empresas arrendadoras que contraten directamente con los clientes.

La Empresa colaboradora que contrate directamente con los clientes deberá comprobar que el vehículo se halla debidamente autorizado y que cumple todos los requisitos reglamentariamente establecidos. La responsabilidad administrativa por cualquier infracción relativa al vehículo o a su autorización corresponderá conjuntamente a la Empresa propietaria del vehículo y a la Empresa colaboradora.

Para la realización de la colaboración prevista en este punto en relación con Empresas y vehículos extranjeros deberán cumplirse las reglas establecidas por el Ministerio de Economía y Hacienda.

6. Los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor no estarán sujetos a tarifa administrativa, si bien las correspondientes Empresas deberán tener expuestos los que apliquen para los diferentes tipos de vehículos de turismo, debiendo estar las correspondientes listas de precios selladas por la Administración con, al menos, quince días de antelación a la fecha en que comiencen a aplicarse.

El precio que se anuncie será el global o total que efectivamente se aplique al usuario y deberá llevar incorporado de forma indiferenciada

el coste del seguro de responsabilidad por daños a terceros, el de los impuestos que se satisfagan y los demás que pudieran existir.

Por excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior, podrá anunciarse y percibirse de forma diferenciada el coste del aseguramiento o exención de la responsabilidad del usuario por daños causados al propio vehículo, siempre que se refleje expresamente en el correspondiente anuncio o lista de precios el coste de dicho aseguramiento o exención y el carácter voluntario del mismo para el usuario.

Art. 177. La utilización de vehículos arrendados estará sometida al cumplimiento de los siguientes requisitos, del que serán responsables tanto el arrendador como el arrendatario:

a) El contrato de arrendamiento, salvo lo dispuesto en la sección 2.<sup>a</sup> de este capítulo y en el punto 2 de la disposición transitoria quinta de la LOTT, deberá referirse únicamente a la puesta a disposición del vehículo sin conductor, no pudiendo ir acompañado de otro contrato concertado con la misma Empresa relativo al personal conductor o acompañante.

b) El arrendamiento deberá realizarse con Empresas arrendadoras legalmente autorizadas para el mismo, conforme a lo previsto en este capítulo.

Art. 178. 1. Cuando el vehículo arrendado vaya a dedicarse a la realización de cualquier tipo de transporte sujeto a autorización o concesión administrativa, será necesario que se refiera previamente al mismo la correspondiente autorización de transporte o que se adscriba a la concesión de que se trate, de las que deberá ser titular el arrendatario.

A fin de acreditar la disponibilidad del vehículo arrendado necesaria para el otorgamiento de la autorización de transporte o para la adscripción a la concesión a que se refiere el párrafo anterior, será suficiente un precontrato o documento análogo en el que las partes se comprometan a realizar el arrendamiento y en el que figure el plazo de duración de éste, la identificación de la Empresa arrendadora, y los datos del vehículo y de la correspondiente autorización de arrendamiento con que éste cuente.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer las normas que resulten necesarias para facilitar la utilización de vehículos arrendados flexibilizando los requisitos para referir a los mismos las correspondientes autorizaciones, o para adscribirlos a las concesiones en las que se vayan a utilizar.

2. El arrendamiento de autobuses, así como de vehículos pesados de mercancías, únicamente podrá realizarse por las Empresas arrendadoras cuando el arrendatario cuente previamente con la correspondiente autorización de transporte público, la cual deberá ser exigida por la Empresa arrendadora.

3. El arrendamiento de vehículos ligeros de mercancías podrá realizarse aun cuando el arrendatario no justifique el contar con la correspondiente autorización de transporte público o privado referida a los mismos, cuando el mismo no tenga una duración superior a un mes, de acuerdo con lo previsto en el artículo 41.2.d).

4. Las prescripciones de este artículo y del anterior no serán de aplicación en los supuestos de utilización, por Empresas de transporte, de vehículos de otros transportistas, a través de las fórmulas de colaboración legalmente previstas.

5. Las Empresas de transporte podrán dedicar sus vehículos al arrendamiento sin conductor siempre que obtengan la correspondiente autorización de arrendamiento para los mismos, debiendo a tal efecto dar de baja en relación con dichos vehículos la autorización de transportes de la que estuvieran previstos. El tiempo máximo que podrá estar la correspondiente autorización de transporte en suspenso antes de ser revocada será el que resulte por aplicación de lo previsto en el artículo 110.2.

Art. 179. 1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá autorizar el arrendamiento de vehículos de viajeros o de mercancías por un determinado plazo máximo, sin necesidad de contar previamente con autorización o tarjeta de transporte referida a los mismos, cuando hayan de destinarse a sustituir provisionalmente a otros, provistos de la correspondiente autorización de transporte o adscritos a concesiones, que se encuentren averiados. A tal efecto, el transportista que desee realizar el arrendamiento deberá presentar a la Empresa arrendadora la siguiente documentación:

a) Original de la autorización de transporte correspondiente al vehículo averiado y del permiso de circulación del mismo.

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

El transportista arrendatario, para poder realizar transporte con el vehículo arrendado, deberá llevar a bordo del mismo la documentación anteriormente citada, así como un justificante expedido en modelo normalizado de haber puesto en conocimiento de la Administración la correspondiente avería presentando el certificado del taller y haciendo constar los datos del vehículo averiado y los del vehículo arrendado sustituto. Dicho justificante, que será extendido de forma inmediata,

tendrá el plazo de validez máximo que por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se determine en función de la presunta duración de la reparación de los vehículos averiados.

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

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> ARRENDAMIENTO CON CONDUCTOR

Art. 180. 1. Fuera de los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo. Dicho arrendamiento tendrá a todos los efectos administrativos la consideración de actividad de transporte.

2. Para la realización de la actividad de arrendamiento con conductor será precisa la obtención, para cada vehículo que se pretenda dedicar a la misma, de una autorización expedida por el mismo órgano competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte discrecional interurbano en el territorio de que trate, previo informe favorable del correspondiente Ayuntamiento, que habilite al efecto.

3. Lo previsto en esta sección y en la anterior no será aplicable al arrendamiento de las cabezas tractoras anteriormente provistas de autorizaciones TD, a que se refiere la disposición transitoria quinta de la LOTT, el cual será realizado de conformidad con lo previsto en la misma y de acuerdo con las condiciones establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para garantizar el mejor aprovechamiento del parque móvil de transporte de mercancías conforme a las circunstancias del mercado.

Art. 181. 1. Serán de aplicación para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor las mismas exigencias y requisitos establecidos en el artículo 175 en relación con el arrendamiento sin conductor, con las siguientes modificaciones:

a) Antes de la entrega de las autorizaciones que hayan sido otorgadas deberá acreditarse la contratación de dos conductores con permiso de conducción de la clase C o superior, debidamente inscritos y en régimen de alta en la Seguridad Social, por cada tres autorizaciones que se posean, contando a tal efecto las que vayan a ser entregadas. Podrán computarse como conductores el titular de la autorización y sus familiares en primer grado, siempre que se justifique que la conducción se realice por los mismos.

b) El número mínimo de vehículos dedicados a la actividad en cada Empresa será determinado por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones de forma diferenciada para las grandes poblaciones y las pequeñas, en función de las necesidades a cubrir en unas y otras, sin que pueda ser inferior a cuatro. Dichos vehículos habrán de tener un carácter representativo, pudiendo a tal efecto ser exigidas unas características mínimas de equipamiento, potencia o prestaciones.

2. El correspondiente Ayuntamiento podrá valorar las circunstancias externas concurrentes a la hora de emitir su informe sobre la procedencia del otorgamiento de las autorizaciones solicitadas, debiendo tenerse en cuenta la distinta naturaleza y el carácter diferenciado del arrendamiento con conductor y de los servicios de transporte en vehículos de turismo.

Cuando el correspondiente Ayuntamiento haya emitido su informe favorable y se cumplan los requisitos a que se refiere el punto anterior, el órgano competente sobre el transporte interurbano otorgará la autorización solicitada, pudiendo únicamente denegarla si existe una desproporción manifiesta entre el número de autorizaciones de esta clase otorgadas en la zona en que esté situado el municipio de que se trate y los potenciales usuarios del mismo en dicha zona, o se incumple alguno de los requisitos exigibles.

3. En aquellos territorios en los que se hayan constituido las Áreas de Prestación Conjunta de los servicios de transporte en automóviles de turismo previstas en el artículo 126, podrá atribuirse a los órganos competentes sobre las mismas la totalidad de las funciones sobre las autorizaciones de arrendamiento con conductor a que se refieren los puntos anteriores.

Art. 182. 1. El servicio de arrendamiento de vehículos con conductor deberá contratarse previamente en las oficinas o locales de la Empresa arrendadora situados en el municipio en el que esté domiciliada la correspondiente autorización, debiendo llevarse a bordo del vehículo copia acreditativa del contrato. En ningún caso podrán los correspondientes vehículos aguardar o circular por las vías públicas en busca de clientes, ni realizar la recogida de los que no hayan contratado previamente el servicio.

A efectos de control administrativo de formalización de los contratos de arrendamiento deberá realizarse de conformidad con las prescripciones establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, debiendo incluirse en los mismos aquellos datos que dicho Ministro determine.

2. Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán para la realización de servicios tanto urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional, siempre que el vehículo haya sido

previamente contratado de conformidad con lo dispuesto en el punto anterior.

3. Serán de aplicación en relación con el régimen de precios las mismas reglas establecidas en el artículo 176.6, en relación con la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor.

4. Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor no podrán llevar signos externos identificativos, salvo, en su caso, la placa relativa a su condición de vehículos de servicio público.

## CAPITULO V

### Estaciones de transporte

Art. 183. 1. Con arreglo a lo previsto en el artículo 127 de la LOTT, tendrán la consideración de estaciones de transporte por carretera de viajeros o de mercancías, los centros destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público, debiendo reunir las condiciones mínimas que a continuación se detallan:

#### a) Estaciones de viajeros:

Contar con accesos, para entradas y salidas de los vehículos, configurados de modo que no produzcan interferencias entre los mismos ni alteraciones sensibles en la capacidad de circulación normal por las vías colindantes.

Contar con accesos para entradas y salidas de los viajeros, independientes de los vehículos.

Poseer dársenas cubiertas en número suficiente para los aparcamientos simultáneos que se precisen.

Tener andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.

Contar con zonas de espera independientes de los andenes.

Contar con instalaciones de servicios sanitarios.

Poseer dependencias de facturación, consigna y venta de billetes, así como oficina de información.

Las demás que, de acuerdo con las características de los servicios que cada estación haya de atender, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones o las Comunidades Autónomas.

#### b) Estaciones de mercancías:

Ubicación en zona próxima a los núcleos de contratación o intercambio y generación de cargas.

Carácter público, esto es, que puedan ser utilizadas por cualquier vehículo de transporte o transportista legalmente establecido, con las únicas restricciones que se establezcan en sus normas específicas de explotación.

Acoger en su recinto un conjunto de servicios e instalaciones donde se desarrollen actividades relacionadas o vinculadas al transporte e integrados, a su vez, en funciones o tareas específicas de la estación o al servicio de la misma, tales como centro de información y distribución de cargas u oficinas para las agencias de transporte.

Poseer accesos controlados para los vehículos y aparcamientos adecuados.

Contar con naves de consolidación y fraccionamiento de cargas dotadas de muelles para recibir o expedir las mercancías, así como con naves de almacenamiento.

Las demás que, de acuerdo con las características de los servicios que cada estación haya de atender, se determinen por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones o las Comunidades Autónomas.

2. No tendrán la consideración de estaciones los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje, estacionamiento de vehículos o almacenamiento de mercancías, que no posean las características mínimas reseñadas.

Cuando dichos centros o instalaciones sean de utilización pública y su funcionamiento sea susceptible de incidir en la ordenación del transporte o del tráfico, el órgano administrativo competente podrá imponer limitaciones a su establecimiento o utilización, prohibirlos o condicionarlos a su transformación en estaciones de transporte.

Art. 184. 1. De conformidad con lo previsto en el artículo 128 de la LOTT, la correspondiente Comunidad Autónoma, o en su caso, el Estado, habrán de autorizar el establecimiento de estaciones de transporte, mediante la aprobación del preceptivo proyecto remitido por el Ayuntamiento del municipio en que hayan de construirse, bien por propia iniciativa o a solicitud de los particulares.

Dicho proyecto deberá contener como mínimo los siguientes documentos:

#### a) Memoria con los siguientes anexos justificativos:

Estudio de las consecuencias de su establecimiento y de sus repercusiones en la mejora de las condiciones de transporte y en la circulación y el tráfico en la zona de que se trate, así como de la rentabilidad social de su implantación.

Elección de su ubicación con referencia al enlace con las vías de comunicación de la zona.

Estudio de impacto urbanístico y ambiental.

Posibles restricciones y limitaciones de utilización.

Superficie mínima necesaria.

Número mínimo de dársenas o aparcamientos y zonas de circulación y maniobra.

Superficie necesaria destinada a los viajeros o cargadores (andenes, zonas de paso, espera, etc.).

Instalaciones mínimas y complementarias.

Sistema de explotación.

Estudio económico.

Tarifas.

Cálculo y justificación de precios y expropiaciones y plan de obra.

b) Planos.

c) Pliego de prescripciones técnicas particulares.

d) Presupuesto, que constará de mediciones, cuadros de precios, presupuestos parciales y presupuesto general.

2. En el procedimiento tendente a la aprobación, en su caso, del correspondiente proyecto presentado por el Ayuntamiento de oficio o a instancia de parte, se realizarán los estudios técnicos precisos y se abrirá un plazo de información pública por un tiempo mínimo de dos meses, remitiéndose el expediente a los Ayuntamientos que pudieran resultar afectados y solicitándose los informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera u órganos equivalentes de la correspondiente Comunidad Autónoma, así como el de la Dirección General de Tráfico cuando el establecimiento de las estaciones pueda tener repercusión sobre la adecuada ordenación del tráfico interurbano.

A la vista de las actuaciones practicadas, el órgano competente podrá condicionarla aprobación del proyecto a la introducción de las modificaciones que se estimen precisas, pudiendo, en el caso de que las mismas no sean aceptadas por el correspondiente Ayuntamiento en el plazo de dos meses y se estime conveniente el establecimiento de la estación, aprobar de oficio el proyecto convenientemente modificado y construirla y explotarla por sí, de conformidad con lo previsto en el artículo 129.5 de la LOTT.

Cuando de las actuaciones practicadas resulte la procedencia del establecimiento de la estación en otro municipio, se requerirá al mismo al efecto, y si dicho requerimiento es desestimado o transcurren más de tres meses sin que sea contestado se podrá actuar, asimismo, de conformidad con lo prevenido en el citado artículo 129.5 de la LOTT, sin que haya de repetirse el procedimiento de aprobación del proyecto.

3. No será necesaria la iniciativa del Ayuntamiento, elaborándose el proyecto de oficio o a instancia de los particulares por la correspondiente Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, en los supuestos previstos en el punto 5 del artículo 129 de la LOTT.

A tal efecto, se requerirá previamente al correspondiente Ayuntamiento según lo previsto en el referido artículo de la LOTT, pudiendo entenderse que tal requerimiento ha sido desestimado cuando transcurran desde el mismo treinta días sin que el Ayuntamiento realice manifestación expresa o, en todo caso, dos meses sin que formalice la iniciativa, aun cuando haya realizado dicha manifestación.

4. Los Ayuntamientos deberán remitir a la correspondiente Comunidad Autónoma, o, en su caso, al Estado, los originales de los proyectos de construcción de estaciones presentados por los particulares que tomen en consideración, pudiendo adjuntar las modificaciones sobre los mismos que estimen que deben realizarse. Asimismo deberán remitir a dicha Comunidad Autónoma, o, en su caso, al Estado, los proyectos presentados por particulares que no estimen oportuno tomar en consideración a efectos del posible ejercicio de las funciones previstas en el artículo 129.5 de la LOTT.

Art. 185. 1. Como regla general la construcción y/o explotación de las estaciones de transporte se realizará por las empresas a las que el correspondiente Ayuntamiento o, en su caso, el órgano competente al que se refiere el artículo 129.5 de la LOTT, adjudique la concesión para las mismas, sin perjuicio de que cuando ello resulte justificado puedan utilizarse otras fórmulas de gestión indirecta previstas en la legislación de contratación administrativa.

2. La adjudicación de la referida concesión se llevará a cabo mediante concurso, sirviendo de base al pliego de condiciones del mismo el proyecto aprobado por la Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, conforme a lo previsto en el artículo anterior.

3. Serán de aplicación en relación con la celebración y adjudicación del concurso las reglas generales establecidas en la legislación de contratación administrativa. Como criterios de valoración de las ofertas presentadas se utilizarán fundamentalmente los siguientes:

Introducción de otros servicios y características, además de los mínimos exigidos.

Idoneidad y conveniencia de las instalaciones y medios complementarios que se ofrezcan.

Renuncia al apoyo financiero público o, en su caso, menor cuantía exigida de éste.

Tarifas ofrecidas.

Cualquier otra mejora o garantía de una más adecuada prestación del servicio, distintas a las propuestas que se formulen en virtud de los apartados anteriores o derivadas del examen conjunto de éstas.

4. Cuando la construcción de la estación se haya promovido como consecuencia de la iniciativa de un particular, se otorgará a éste derecho de tanteo en el correspondiente concurso, siempre que se comprometa a realizar la construcción y explotación a su riesgo y ventura sin subvención pública.

5. Cuando el correspondiente concurso haya quedado desierto, podrá realizarse la atribución de la construcción y/o explotación de la estación mediante adjudicación directa en condiciones análogas a las establecidas en el pliego de condiciones de aquél.

Art. 186. 1. Los Ayuntamientos o, en su caso, los órganos competentes a que se refiere el artículo F29.5 de la LOTT, podrán realizar directamente, o a través de cualquiera de las formas de gestión mixta previstas en la legislación vigente, la construcción o explotación de las estaciones, cuando existan motivos económicos o sociales que lo justifiquen o cuando haya quedado desierto el correspondiente concurso.

2. Cuando las Comunidades Autónomas o el Estado realicen aportaciones financieras para la construcción y explotación de estaciones de transporte, dichas Entidades podrán participar en la gestión de las mismas, en la forma que en cada caso se convenga.

Art. 187. 1. Las condiciones de construcción y/o explotación de las estaciones de transporte se recogerán en el correspondiente título concesional, que contendrá las establecidas en el pliego de condiciones con las precisiones realizadas en la oferta del adjudicatario que hayan sido aceptadas por el ente concedente.

2. El contenido de dicho título concesional deberá ser previamente ratificado por la correspondiente Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, a los únicos efectos de constatar su adecuación a las condiciones del proyecto aprobado, pudiendo condicionarse dicha ratificación a que por el Ayuntamiento y por el concesionario se acepten las modificaciones que a tales efectos resulten pertinentes, no existiendo por parte del concesionario derecho a indemnización alguna, si bien podrá renunciar a la adjudicación sin pérdida de la fianza.

3. Cualquier modificación sustancial de las condiciones originarias establecidas en el título concesional deberá ser ratificada por la correspondiente Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, a los mismos efectos previstos en el párrafo anterior.

4. Cuando la construcción y/o explotación de la estación se realice por el Ayuntamiento mediante gestión directa o mixta, serán de aplicación análogas reglas a las establecidas en los dos puntos anteriores en relación con las condiciones concretas de construcción y/o explotación que al efecto habrán de determinarse para cada estación.

## CAPITULO VI

### Centro de información y distribución de cargas

Art. 188. 1. Los centros de información y distribución de cargas podrán ser públicos y privados.

2. Los centros de información y distribución de cargas públicos serán establecidos por las Comunidades Autónomas en las que estén radicados y, en su caso, por el Estado. Los centros de información y distribución de cargas privados serán establecidos por asociaciones o agrupaciones de transportistas, cargadores, agencias, transitarios o almacenistas-distribuidores.

3. Los servicios de información de cargas que, en su caso, establezcan las asociaciones de transportistas exclusivamente para sus miembros, no tendrán la consideración de centros de información y distribución de cargas.

Art. 189. 1. Podrán realizar la comercialización de sus cargas utilizando los centros de información y distribución de cargas públicos, todos los cargadores, agencias, transitarios, almacenistas-distribuidores y transportistas que precisen de la colaboración de otros, que así lo deseen y que cumplan las normas objetivas que regulen su funcionamiento.

Tendrán acceso a realizar el transporte de dichas cargas todos los transportistas, realizándose la información y distribución de las mismas en base a criterios objetivos de acuerdo con lo previsto en el reglamento de funcionamiento de cada centro.

2. El reglamento de funcionamiento de los centros públicos se aprobará por la entidad que realice su establecimiento, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera o de los órganos competentes de la Comunidad Autónoma en la que estén situados. Dicho reglamento determinará el régimen de admisión, información y distribución de las cargas y las demás circunstancias y condiciones conforme a las cuales se ha de desarrollar la actividad del centro.

La explotación de los centros públicos podrá realizarse mediante gestión directa, indirecta o mixta.

Art. 190. Ya sea su explotación directa, indirecta o mixta, en cada centro de información y distribución de cargas público existirá una Junta Rectora que, en aplicación del reglamento de funcionamiento, determinará las directrices básicas de actuación del mismo. De dicha

Junta Rectora formarán parte, junto con los miembros de la Administración, representantes de las asociaciones de transportistas y de agencias y, en su caso, de las de cargadores, transitarios y almacenistas-distribuidores.

La Junta Rectora podrá proponer, al órgano administrativo al que corresponda la aprobación y modificación del reglamento de funcionamiento, las modificaciones de éste que conforme a la experiencia en su aplicación resulten convenientes.

Art. 191. Para el establecimiento de centros de información y distribución de cargas privados será necesaria la previa obtención de la autorización administrativa que habilite para dicha actividad, otorgada por la Comunidad Autónoma en que hayan de estar radicados y, en su caso, por el Estado.

A tal efecto, las asociaciones o agrupaciones de transportistas, cargadores, agencias, transitarios o almacenistas-distribuidores que acrediten el cumplimiento de los requisitos exigidos por el artículo 42 de este Reglamento y pretendan el establecimiento de un centro, deberán realizar la correspondiente solicitud, acompañándola de un proyecto de reglamento de funcionamiento que deberá ser aprobado por la Administración, la cual podrá condicionar dicha aprobación a la introducción en el mismo de las modificaciones que estime necesarias. Dicho Reglamento establecerá la forma de financiación del centro.

Art. 192. 1. Los centros de información y distribución de cargas tendrán como finalidad la puesta en contacto entre oferentes y demandantes de transporte, sin que puedan actuar como comisionistas ni contratar el transporte en nombre propio.

2. Los centros de información y distribución de cargas podrán informar sobre las tarifas en vigor y sobre la demás condiciones legales exigibles en el transporte, pero no estarán obligados, salvo que expresamente se determine lo contrario en su reglamento de funcionamiento, a vigilar ni exigir el cumplimiento de las mismas por las partes que contraten el transporte.

3. Los centros de información y distribución de cargas deberán disponer de los locales u oficinas adecuados para realizar sus funciones, de acuerdo con lo que, en su caso, se disponga por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, no siendo, sin embargo, necesario que las cargas pasen materialmente por los mismos. Será en todo caso preciso que dispongan de equipos informáticos y telemáticos.

4. Los centros de información y distribución de cargas públicos o privados podrán establecer convenios de colaboración con centros radicados en otros lugares para el mejor cumplimiento de sus funciones.

## TITULO VI

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

#### CAPITULO PRIMERO

##### Reglas generales sobre responsabilidad

Art. 193. La imputación de la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 138.1 de la LOTT, siendo a tal efecto de aplicación las siguientes reglas:

a) A los efectos previstos en el apartado a) del artículo 138.1 de la LOTT, cuando la infracción se hubiera cometido durante la realización de un transporte llevado a cabo mediante el concurso de un semirremolque provisto de autorización de transporte público discrecional, otorgada en las modalidades previstas en los apartados a) o b) del punto 2 del artículo 92 de LOTT, y de una cabeza tractora provista de la autorización para arrendamiento de vehículos regulada en el punto 1 de la disposición transitoria quinta de dicha Ley, y la titularidad de una y otra autorización fuera distinta, la responsabilidad corresponderá al titular de la autorización en que se ampara el semirremolque, salvo que la infracción se produzca por incumplimiento de lo dispuesto en relación con el tacógrafo, sus elementos u otros instrumentos o medios de control, distintivos u otra documentación obligatoria de que debiera ir provista la cabeza tractora o con los tiempos de conducción y descanso, en cuyo caso será responsable el titular de la autorización de arrendamiento en que ésta se ampara.

Asimismo, éste responderá de los hechos ocurridos durante el transporte que, sin guardar relación con las condiciones de ejecución del mismo ni con el contrato de transporte, sean constitutivos de infracción.

Todo lo anterior se entenderá sin perjuicio de lo previsto en los apartados c) del artículo 197 y g) del artículo 198.

b) A los efectos previstos en el apartado b) del artículo 138.1 de la LOTT, se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, que realice su organización, o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo



personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

c) La responsabilidad de un determinado sujeto no excluirá la que legalmente corresponda a otro, ya estén comprendidos dichos sujetos en el mismo apartado del artículo 138.1 de la LOTT, o en apartados diferentes.

Art. 194. 1. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas, a que se refiere el artículo 138.1 de la LOTT, independientemente de que las acciones u omisiones de que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su Empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones, y repercutir, en su caso, sobre las mismas dicha responsabilidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 138 de la LOTT.

2. No se incurrirá en la responsabilidad prevista en este Reglamento cuando las acciones y omisiones se hayan producido como consecuencia de fuerza mayor, caso fortuito, o actuación determinante e insalvable de terceros, circunstancias cuya concurrencia, salvo que sea apreciada de oficio, deberá ser probada por quien las alegue.

Art. 195. Si un mismo hecho infractor fuera susceptible de ser calificado con arreglo a dos o más supuestos de infracción, se impondrá únicamente la sanción que corresponda al más grave de los mismos.

## CAPITULO II

### Infracciones

Art. 196. Las infracciones de las normas reguladoras del transporte por carretera se clasifican en muy graves, graves y leves.

Art. 197. Se considerarán infracciones muy graves:

a) La realización de transportes públicos o actividades auxiliares o complementarias de los mismos, para las cuales la normativa reguladora de los transportes terrestres exija título administrativo habilitante, careciendo de la preceptiva concesión o autorización para el transporte o la actividad de que se trate.

La prestación de servicios para los que se requiera, conjuntamente, alguna de las concesiones o autorizaciones especiales reguladas en la LOTT, y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el título III de dicha Ley faltando esta última, se considera incluida, en todo caso, en la infracción tipificada en este apartado.

A los efectos de su correcta calificación, se consideran incluidos en el presente apartado, sin perjuicio de otros que asimismo impliquen la carencia del título habilitante preciso, los siguientes hechos:

1. La presentación de servicios públicos o actividades que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado.

2. La carencia de autorización por no realizar el visado reglamentario de la misma, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 146.4 de la LOTT, salvo que no haya transcurrido el plazo ordinario en su caso determinado por la Administración para rehabilitar la autorización y se cumplan todas las condiciones precisas para dicha rehabilitación.

3. Organizar, establecer o realizar servicios regulares de transporte de viajeros sin ser titular de la correspondiente concesión o autorización especial, ya sean propios o ajenos los medios con los que se presten y aun cuando se posea autorización de transporte discrecional.

4. La prestación material de servicios regulares de viajeros clandestinos, aun cuando la correspondiente Empresa no contrate con los usuarios y se limite a actuar bajo la dirección del organizador del transporte, siempre que en dicho caso la Administración haya hecho advertencia del carácter ilegal del transporte.

5. La realización de tráficos no previstos en la correspondiente concesión, considerándose incluidos en la misma la admisión o bajada de viajeros en puntos de parada no autorizados.

6. Realizar, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, servicios que no cumplan las condiciones expresamente reguladas en el artículo 102.2 de la LOTT.

7. Llevar a cabo el transporte público de mercancías de clase distinta a aquellas para cuya realización se halle habilitado por la autorización que se posea.

8. Realizar servicios discrecionales con cobro individual o turístico fuera de los supuestos expresamente permitidos o incumpliendo las condiciones establecidas para ello.

9. La ausencia a bordo del vehículo del original de la correspondiente autorización cuando ésta hubiera sido expedida en la modalidad prevista en el apartado b) del punto 2 del artículo 92 de la LOTT, o de la documentación acreditativa que resulte, asimismo, absolutamente necesaria para controlar la legalidad del transporte que determine el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, cuando el transporte se realice al amparo de autorizaciones otorgadas en las modalidades previstas en los apartados a) y b) del punto 1 del artículo 92 de dicha Ley.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, cuando el infractor cumpla los requisitos exigidos para el otorgamiento de la correspondiente autorización administrativa, la cual hubiera podido ser obtenida por el mismo, la carencia de dicha autorización se sancionará como infracción leve, conforme a lo previsto en el artículo 199, a).

b) La prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas.

Se consideran especialmente incurso en la infracción tipificada en este apartado, los siguientes supuestos:

1. La inadecuada estiba o colocación de la carga, bien originaria, o que pueda sobrevenir por defectos en la fijación de la misma, que represente riesgos de daños a las personas.

2. La prestación de servicios utilizando vehículos cuyas condiciones técnicas no permitan asegurar el adecuado funcionamiento de los mismos.

3. La conducción ininterrumpida durante más de seis horas o durante más de trece horas y media diarias, o la minoración en más de un 50 por 100 de los periodos de descanso obligatorio.

c) El exceso sobre el peso máximo autorizado de los vehículos en los porcentajes que a continuación se relacionan:

Peso máximo autorizado (Toneladas)	Porcentaje de exceso
De más de 20 .....	+ 15
De más de 10 a 20 .....	+ 20
De hasta 10 .....	+ 25

Se considerará incluida en este apartado o, en su caso, en el apartado j) del artículo 198, o en el apartado e) del artículo 199, según que el porcentaje de exceso sea superior al 15, al 6 o al 2,5 por 100, respectivamente, la superación de los pesos máximos establecidos para circular por determinadas carreteras.

La responsabilidad por dicha infracción, así como por las previstas en el apartado j) del artículo 198 y en el apartado e) del artículo 199, corresponderá tanto al transportista como al cargador y al intermediario, así como, en su caso, al titular de la autorización de arrendamiento prevista en el punto 1 de la disposición transitoria quinta de la LOTT que hubiera intervenido en la realización del transporte, salvo que alguno de ellos justifique respecto a sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad. No obstante, cuando se trate de supuestos de superación del peso máximo establecido para circular por determinadas carreteras previsto en el párrafo anterior, la responsabilidad corresponderá únicamente al transportista, salvo que el transporte se realice utilizando cabezas tractoras arrendadas amparadas por la autorización de arrendamiento prevista en la disposición transitoria quinta, punto 2, de la LOTT, en cuyo caso la responsabilidad corresponderá únicamente al titular de éstas últimas. La responsabilidad a que se refiere este apartado se exigirá sin perjuicio de la que, en su caso, corresponda por los daños ocasionados a las infraestructuras.

d) Llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante, entendiéndose que se produce tal supuesto cuando se utilicen distintivos de mayor ámbito territorial al autorizado, de un ámbito para el que no habilite el título que se posea o de transporte de clase o naturaleza diferente.

e) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección de los transportes terrestres que impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas. Se entenderá incluido en el presente apartado todo supuesto en que las personas sometidas a la legislación de los transportes terrestres o sus representantes impidan, sin causa que lo justifique, el examen por el personal de la inspección de los transportes terrestres, de vehículos, instalaciones y documentación administrativa, estadística o contable.

Asimismo, se considerará incluida en la infracción tipificada en el presente apartado la desobediencia a las órdenes impartidas por los servicios de inspección del transporte terrestre o por los agentes que directamente realicen la vigilancia y control del transporte en el uso de las facultades que les estén conferidas y, en especial, el incumplimiento de las órdenes de inmovilización de los vehículos en los supuestos legalmente previstos.

f) La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los siguientes requisitos:

1. Tener la nacionalidad española, o bien la de un país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en tratados o convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito cumpliendo en dicho supuesto las condiciones adicionales en su caso requeridas al efecto.

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

No se incurrirá en la infracción tipificada en este apartado cuando, de conformidad con la normativa vigente en materia de transportes terrestres, la realización del servicio o de la actividad esté exonerada del cumplimiento de alguno de los requisitos relacionados en el mismo.

No se apreciará tampoco dicha infracción cuando la misma concorra con la carencia del necesario título habilitante, en cuyo caso únicamente esta última será objeto de la correspondiente sanción.

g) La utilización de títulos habilitantes expedidos a nombre de otras personas sin realizar previamente la transmisión de los mismos de conformidad con lo establecido en este Reglamento y en sus normas complementarias y de desarrollo. La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a los que utilicen títulos administrativos ajenos como a las personas a cuyo nombre estén éstos, salvo que demuestren que la utilización se ha hecho sin su consentimiento.

h) El abandono de las concesiones de transporte regular de viajeros o la paralización de los servicios de las mismas en los supuestos previstos en el artículo 96.2 de este Reglamento sin el consentimiento de la Administración.

i) Las infracciones graves de acuerdo con lo previsto en el artículo 198 del presente Reglamento, cuando en los doce meses anteriores a su comisión el responsable de la misma haya sido objeto de sanción, mediante resolución definitiva, por infracción tipificada en un mismo apartado de dicho artículo.

No obstante lo anterior, en la calificación de las infracciones tipificadas en este apartado se estará a lo que se dispone en el artículo 202 del presente Reglamento.

Art. 198. Se consideran infracciones graves:

a) La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de los mismos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada falta muy grave, de conformidad con lo previsto en el apartado a) del artículo anterior. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

Constituirán una infracción independiente cada uno de los transportes que se realicen anualmente, una vez superados los porcentajes máximos permitidos.

No se apreciará esta infracción en relación con los servicios regulares permanentes y temporales de viajeros de uso general, siempre que se justifique la debida utilización en el transporte de que se trate de la totalidad de los vehículos que conforme al título concesional o autorización especial habilitante correspondiente deban estar adscritos a la realización del mismo.

b) La realización de transportes privados para los que se exija un título administrativo específico careciendo del mismo, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 142. a) de la LOTT.

Se considerará como carencia de título la falta del visado reglamentario del documento acreditativo del mismo, incluso cuando se produzca por el impago de las sanciones pecuniarias impuestas por resoluciones definitivas, a que se refiere el artículo 146.4 de la LOTT, salvo que no haya transcurrido el plazo ordinario, en su caso, determinado por la Administración para rehabilitar la autorización y se cumplan todas las condiciones precisas para dicha rehabilitación y así se declare expresamente por la misma.

c) El incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión o autorización administrativa, previstas en el artículo 200, cuando no se encuentre expresamente tipificado en otro apartado del presente artículo ni deba calificarse como infracción muy grave, conforme a lo previsto en el artículo anterior.

d) La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle, de conformidad con lo previsto en el apartado a) del artículo 140 de la LOTT y del 197 de este Reglamento.

Se apreciará la existencia de esta infracción cuando se utilice la mediación para un servicio específico de una persona no autorizada para el mismo, aun cuando lo esté para mediar en relación con otros servicios diferentes.

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

f) La venta de billetes para servicios clandestinos y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizadas, sin perjuicio de estimar la infracción muy grave que, en su caso, corresponda, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

A efectos de lo dispuesto en este apartado y en los dos anteriores de este artículo, así como en el apartado a) del artículo 197, se considerará

que existe mediación cuando se contrate por cuenta de terceros o se realicen actividades de gestión, información, oferta o puesta en contacto de usuarios y transportistas tendientes a propiciar la contratación del transporte, ya se intervenga o no directamente en dicha contratación.

g) El incumplimiento del régimen tarifario. La responsabilidad corresponderá al transportista y al intermediario y, asimismo, en el transporte de mercancías, a la otra parte contratante cuando su actuación fuera determinante del incumplimiento y, en todo caso, cuando se trate de la percepción de tarifas inferiores a las mínimas establecidas.

Se considerará que la actuación del cargador ha sido determinante del incumplimiento tarifario, cuando éste, con ocasión del ejercicio de su actividad, utilice habitualmente servicios de transporte público por carretera y, muy especialmente, en los siguientes supuestos:

1. Cuando las cargas se hayan licitado públicamente.
2. Cuando se hayan distribuido listados de precios de transporte.
3. Cuando en el año de que se trate o en el anterior se hayan contratado cargas por un volumen superior a 6.000 toneladas métricas o 300 vehículos.

4. Cuando del examen de la documentación relativa a los portes contratados se constate un incumplimiento generalizado de las tarifas oficiales.

5. Cuando se produzca una situación de práctica exclusividad en la oferta de determinado tipo de carga en la zona.

Serán responsables del incumplimiento de las tarifas correspondientes al arrendamiento de cabezas tractoras con conductor provistas de autorización TD, tanto el titular de las mismas como el transportista titular de la autorización que ampare al correspondiente semirremolque que hubiera contratado la utilización de aquéllas.

h) La carencia o no adecuado funcionamiento imputable al transportista, así como la manipulación del tacógrafo, sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

i) La falta de conservación a disposición de la Administración de los discos del tacógrafo en los términos previstos en la normativa vigente.

j) El exceso sobre el peso máximo autorizado de los vehículos en los porcentajes que a continuación se relacionan:

PMA (toneladas)	Porcentaje de exceso
De más de 20 .....	+ 6 hasta el 15
De más de 10 a 20 .....	+ 10 hasta el 20
De hasta 10 .....	+ 15 hasta el 25

k) El falseamiento de la Declaración de Porte, la Hoja de Ruta u otra documentación obligatoria.

l) El reiterado incumplimiento no justificado superior a quince minutos de los horarios de salida en las cabeceras de las líneas de servicios regulares de uso general permanentes o temporales de viajeros.

A efectos de lo previsto en este apartado se considerará que existe reiteración cuando se produzcan más de dos retrasos en el plazo de una semana o más de cinco en el periodo de un mes en sucesivas expediciones con el mismo horario.

m) Carecer del preceptivo documento en el que deben formularse las reclamaciones de los usuarios o negar u obstaculizar su disposición al público, así como no poner las mismas en conocimiento de la Administración conforme a lo previsto en el segundo párrafo del punto 5 del artículo 222.

n) La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados para realizar el mismo, siempre que la contratación global de la Empresa haya alcanzado el año de que se trate o el anterior el volumen de 15 vehículos en viajeros o 500 toneladas en mercancías.

o) El incumplimiento por las Empresas arrendadoras de vehículos sin conductor de la obligación de exigir la correspondiente autorización de transporte al arrendatario, en los casos previstos en el punto 2 del artículo 178, y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad previstas en los artículos 175, 176 y 177.

p) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección cuando no se den las circunstancias previstas en el apartado e) del artículo anterior.

q) La no suscripción de los seguros que haya obligación de realizar según lo previsto en el presente Reglamento y en las normas complementarias y de desarrollo del mismo.

r) Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, lo cual deberá motivarse en la resolución correspondiente.

s) El exceso superior al 20 por 100 en los tiempos de conducción o minoración superior a dicho porcentaje en los periodos de descanso

establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el apartado b) del artículo anterior.

r) La realización de transporte sin disponer de la autorización específica que en su caso sea preceptiva en razón del elevado peso o dimensiones de la carga o del vehículo, o de la vía por la que se realice, salvo que deba ser considerada infracción muy grave por aplicación de lo previsto en el apartado b) del artículo anterior.

s) La realización de transporte de mercancías peligrosas o perecederas careciendo de los distintivos exigibles o incumpliendo la normativa específica reguladora de las mismas, salvo que ésta establezca una calificación diferente, así como el incumplimiento de las normas sanitarias o de incompatibilidad de productos que no tengan previstas sanción en su normativa específica, salvo que deba ser considerada infracción muy grave por aplicación de lo dispuesto en el apartado b) del artículo anterior.

t) Cualquier otra infracción no incluida en los apartados precedentes que las normas reguladoras de los transportes terrestres califiquen como grave, de acuerdo con los principios del régimen sancionador establecidos en el capítulo I del título V de la LOTT y en el presente capítulo.

u) Las infracciones que, no incluidas en los apartados precedentes, se califiquen como leves, de acuerdo con el artículo 199 del presente Reglamento, cuando en los doce meses anteriores a su comisión el responsable haya sido objeto de sanción mediante resolución definitiva, por la infracción tipificada en un mismo apartado de dicho artículo, salvo que se trate de infracciones contenidas en el apartado o) del mismo que tengan distinta naturaleza.

No obstante lo anterior, en la calificación de la infracción tipificada en este apartado se estará a lo que se dispone en el artículo 202 del presente Reglamento.

#### Art. 199. Se considerarán infracciones leves:

a) La realización de transportes o actividades auxiliares para los cuales la normativa reguladora de los transportes terrestres exija la previa autorización administrativa careciendo de la misma, siempre que se cumplan los requisitos exigidos para el otorgamiento de dicha autorización, la cual hubiera podido ser obtenida por el infractor.

b) Realizar transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestar los mismos, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave, conforme a lo dispuesto en el apartado a) del artículo 197, y en el apartado b) del artículo 198 del presente Reglamento.

Se considerará incluido en esta infracción el no llevar la tarjeta en que e halle documentada la correspondiente autorización en lugar visible desde el exterior del vehículo.

c) No llevar en lugar visible del vehículo los distintivos exigidos por la normativa vigente, relativos al tipo de transporte que aquel esté autorizado a realizar, o llevarlos en condiciones que dificulten su percepción, así como la utilización inadecuada de los referidos distintivos, salvo que ésta deba ser calificada como infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el apartado d) del artículo 197 del presente Reglamento.

d) Transportar mayor número de viajeros de los autorizados para el vehículo de que se trate, salvo que dicha infracción deba calificarse como muy grave, conforme a lo dispuesto en el apartado b) del artículo 197 del presente Reglamento.

e) El exceso sobre el peso máximo autorizado, en los porcentajes siguientes:

Vehículos (toneladas)	Porcentaje sobre el PMA
De más de 20 .....	+ 2,5 hasta el 6
De más de 10 a 20 .....	+ 5 hasta el 10
De hasta 10 .....	+ 6 hasta el 15

f) Carecer de los preceptivos cuadros de tarifas, calendarios, horarios, avisos y otros de obligada exhibición para conocimiento del público.

Se equipara a la carencia de los referidos cuadros la ubicación de los mismos en lugares inadecuados y cualquier otra circunstancia relativa a su tamaño, legibilidad, redacción u otras que impidan u ocasionen dificultades en el conocimiento por el público de su contenido.

g) Incumplir las normas generales de policía e instalaciones fijas y vehículos, salvo que dicho incumplimiento deba ser calificado como infracción grave o muy grave, de acuerdo con lo previsto en los artículos anteriores.

h) El trato desconsiderado con los usuarios. La infracción a que se refiere este apartado se sancionará teniendo en cuenta los supuestos que al respecto contemple la normativa sobre derechos de los usuarios y consumidores.

i) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio previstas en el punto 2 del artículo 40 de la LOTT, y en el punto 1 del artículo 41 de dicha Ley, salvo que la normativa en la que se contengan dichas reglas considere expresamente su incumplimiento como infracción grave.

j) La no comunicación del cambio de domicilio de las personas que posean títulos habilitantes, así como de cualquier otro dato o circunstancia que deba figurar en el Registro a que hace referencia el artículo 49 del presente Reglamento o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración.

Cuando la falta de comunicación de los datos a que hace referencia este apartado fuera determinante para el conocimiento por la Administración de hechos sancionables, se considerará interrumpido el plazo de prescripción hasta que la comunicación se produzca, conforme a lo previsto en el apartado 2 del artículo 203 de este Reglamento.

k) La contratación del transporte con transportistas o mediadores no autorizados, cuando el volumen de la contratación global de la Empresa no alcance los mínimos establecidos en el apartado m) del artículo anterior.

l) El exceso en los tiempos de conducción o minoración de los periodos de descanso establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave.

m) La carencia o falta de datos esenciales de la Declaración de Porte, la Hoja de Ruta u otra documentación obligatoria.

n) La no realización del visado de las autorizaciones en los plazos determinados por la Administración, salvo que deba ser considerada infracción muy grave o grave por aplicación de lo dispuesto en el apartado a) del artículo 197, o b) del artículo 198.

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

o) Tendrán la consideración de infracciones leves todas las que, suponiendo vulneración directa de las normas legales o reglamentarias aplicables en cada caso, no figuren expresamente recogidas y tipificadas en los artículos anteriores del presente Reglamento.

Art. 200. 1. A los efectos previstos en el apartado c) del artículo 198, y en el punto 6 del artículo 201, la consideración de las condiciones esenciales de las concesiones y autorizaciones administrativas correspondientes al transporte por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias del mismo se realizará de conformidad con lo previsto en este artículo.

2. Son condiciones esenciales de las concesiones de servicios regulares de transporte público por carretera:

2.1 El mantenimiento de los requisitos establecidos en el artículo 42 de la LOTT.

2.2 La realización del servicio.

2.3 La prestación de los servicios de acuerdo con los tráfico autorizados.

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

2.5 La prestación del servicio con vehículos provistos de autorización de transporte discrecional de ámbito territorial suficiente, salvo los casos expresamente exceptuados.

2.6 El respeto de los puntos de parada establecidos, así como del itinerario, calendario, horario y tarifas, salvo en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito.

2.7 La realización del número de expediciones establecidas en el título concesional, así como la disponibilidad sobre el número mínimo de vehículos que el citado título determine, y el cumplimiento por éstos de las condiciones exigidas en el mismo.

2.8 Las demás, que, por afectar a la configuración de la naturaleza del servicio o actividad, la delimitación de su ámbito o a los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, se determinen expresamente por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

3. Son condiciones esenciales de las autorizaciones de servicios de transporte las siguientes:

3.1 el mantenimiento de los requisitos establecidos en el artículo 42 de la LOTT.

3.2 La prestación del servicio por la persona física o jurídica autorizada, de acuerdo con lo previsto en el artículo 48 del presente Reglamento.

3.3 El radio o ámbito territorial de actuación autorizado.

3.4 En las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros, la no reiteración de itinerario, salvo los casos de transportes turísticos expresamente exceptuados.

3.5 El transporte exclusivo de la mercancía para las que se hallen autorizados los vehículos, en aquellos casos en que se haya otorgado la autorización con dicha especificidad.

3.6 El ejercicio de la autorización concedida a la Empresa transportista dentro del límite máximo de volumen del transporte permitido.

3.7 Las limitaciones específicas establecidas en la autorización con relación a los vehículos que hayan de utilizarse para el transporte y, en su caso, con la capacidad de carga u otras características de los mismos.

3.8 La contratación global de la capacidad del vehículo en los transportes públicos discrecionales de viajeros, salvo las excepciones establecidas en el presente reglamento.

3.9 La prestación del servicio con el vehículo al que esté referida la autorización y el cumplimiento por éste de las condiciones técnicas y de seguridad exigibles.

3.10 En los servicios regulares de viajeros temporales, la prestación del servicio de acuerdo con las condiciones establecidas.

3.11 En los servicios regulares de viajeros de uso especial, el carácter específico de los usuarios y la prestación del servicio de acuerdo con las condiciones autorizadas.

3.12 Cualesquiera otras que, por afectar a la configuración de la naturaleza del servicio o actividad, la delimitación de su ámbito o a los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, se determinen por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4. Se consideran condiciones esenciales de las autorizaciones de las agencias de transporte, las siguientes:

4.1 El mantenimiento de los requisitos establecidos en el artículo 42 de la LOTT.

4.2 La realización de la actividad de forma habitual, y por la persona física o jurídica autorizada.

4.3 El ejercicio de la actividad en relación con el tipo de mediación autorizada, según esté referida a carga completa o a carga fraccionada.

4.4 La realización de la actividad en los locales autorizados.

4.5 La prestación del servicio con portadores autorizados para el tipo de transporte de que se trate.

4.6 La obligación de contratar en nombre propio.

4.7 Cualesquiera otras que, por afectar a la configuración de la naturaleza del servicio o actividad, la delimitación de su ámbito o a los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, se determinen por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

5. Se consideran condiciones esenciales de las autorizaciones o concesiones de las demás actividades auxiliares y complementarias del transporte aquellos aspectos que configuren la naturaleza de la actividad de que se trate, y delimiten su ámbito, además del ejercicio de la actividad por el titular de la autorización, y el mantenimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización; pudiendo el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones realizar las concreciones que, en su caso, resulten precisas.

### CAPITULO III

#### Sanciones

Art. 201. 1. Las infracciones leves se sancionarán con apercibimiento y/o multa de hasta 46.000 pesetas; las graves, con multa de 46.001 a 230.000 pesetas, y las muy graves con multa de 230.001 a 460.000 pesetas.

La cuantía de la sanción que se imponga, dentro de los límites establecidos en el párrafo anterior, se graduará de acuerdo con la repercusión social de la infracción, la intencionalidad, el daño causado, en su caso, o el número de infracciones cometidas.

2. La comisión de las infracciones previstas en los apartados a) y b) del artículo 197 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se haya realizado el transporte, y la retirada conjunta de la correspondiente autorización, así como la clausura del local en el que, en su caso, vinieran ejercitándose las actividades, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago por parte del infractor de los salarios o de las indemnizaciones que proceda, y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

La infracción prevista en el apartado g) del artículo 197, además de la sanción pecuniaria que corresponda, llevará aneja la anulación de la correspondiente autorización y, asimismo, cuando ésta estuviera otorgada en la modalidad prevista en el apartado c) del punto 1 del artículo 92 de la LOTT, la anulación al titular administrativo de la misma autorización, de otra del mismo ámbito territorial, o subsidiariamente dos del ámbito territorial inmediatamente inferior.

3. Cuando los responsables de las infracciones previstas en el artículo 140 de la LOTT y 197 de este Reglamento hayan sido sancionados, mediante resolución definitiva, por infracción tipificada en el mismo apartado de dichos artículos en los doce meses anteriores a la comisión de la misma, la infracción llevará aneja la retirada temporal de la correspondiente autorización administrativa, al amparo de la cual se realizaba la actividad o se prestaba el servicio, por el plazo máximo de un año. La tercera y sucesivas infracciones en el citado plazo de doce meses, llevarán aneja la retirada temporal o definitiva de la autorización.

En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los períodos en que no haya sido posible realizar la actividad o prestar el servicio por haber sido temporalmente retirada la autorización.

Cuando para la prestación del servicio sean necesarias conjuntamente una autorización especial y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el título III de la LOTT y en el capítulo I del título IV de este Reglamento, la retirada a que se refiere este apartado se producirá únicamente en relación con la autorización especial, a no ser que la autorización de transporte discrecional haya sido otorgada conjuntamente con ella, en cuyo caso se producirá la retirada de ambas.

4. El plazo de precintado de vehículos, clausura de locales o retirada no definitiva de autorizaciones, se empezará a contar a partir de la fecha en que se lleve a efecto la ejecución material del acto por el órgano administrativo competente.

5. Cuando sean detectadas en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados a) o c) del artículo 197 o j) o q) del artículo 198 del presente Reglamento, podrá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, pudiendo la Administración adoptar las medidas necesarias, a fin de que los usuarios sufran la menor perturbación posible. Cuando la infracción corresponda al apartado b) del artículo 197, la inmovilización deberá en todo caso ser realizada, manteniéndose hasta que se eliminen las causas que la hayan motivado.

Los agentes que hayan procedido a la paralización del vehículo podrán retener la documentación del mismo, incluida la correspondiente al título habilitante para la realización de transportes, en tanto dure la misma. Cuando se trate de transporte internacional podrá retenerse asimismo la documentación de tránsito de las mercancías.

6. Independientemente de las sanciones que correspondan de conformidad con este Reglamento, el incumplimiento reiterado y de manifiesta gravedad de las condiciones esenciales de las concesiones o autorizaciones administrativas, podrá dar lugar a la caducidad de la concesión o a la revocación de la autorización, en ambos casos con la pérdida de la fianza.

Se considerará que existe incumplimiento de manifiesta gravedad y reiterado de las condiciones esenciales de las concesiones o autorizaciones administrativas cuando la correspondiente Empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones definitivas en vía administrativa, por la comisión en un período de sesenta y cinco días consecutivos de 3 o más infracciones de carácter muy grave o 6 o más de carácter grave por vulneración de las condiciones esenciales especificadas en el artículo anterior.

El correspondiente cómputo se realizará acumulándose a las sanciones por infracciones graves las correspondientes a infracciones muy graves cuando estas últimas no alcancen el número de 3.

Art. 202. 1. Las agravaciones por reincidencia en las infracciones previstas en los artículos anteriores se aplicarán cuando dicha reincidencia se dé dentro de un mismo de los supuestos regulados en el artículo 144.1 de la LOTT y, en todo caso, cuando se trate de transportes o actividades auxiliares o complementarias que se presten al amparo de una misma autorización administrativa.

2. No procederán las agravaciones por reincidencia en las infracciones cuando la persona física o jurídica sancionada por infracción anterior como responsable administrativo acredite, en virtud de resolución judicial o administrativa, que la responsabilidad material de dicha infracción no le era imputable e, igualmente, cuando el número de sanciones definitivas en vía administrativa en relación con el volumen de actividades o servicios realizados por el sujeto responsable, no denote una especial tendencia infractora.

3. La cuantía de la sanción que se imponga, cuando proceda la aplicación de la agravación por reincidencia, se modulará, dentro de los límites fijados por este Reglamento, además de por los criterios previstos en el segundo párrafo del punto 1 del artículo anterior, por la mayor o menor tendencia infractora que el número de sanciones en relación con el total de actividades o servicios prestados revele.

4. A efectos de las agravaciones de infracciones en los distintos supuestos previstos en este Reglamento serán computables todas las resoluciones definitivas en vía administrativa, cualquiera que sea la autoridad o Administración que haya impuesto las correspondientes sanciones.

### CAPITULO IV

#### Procedimiento sancionador

Art. 203. 1. Las infracciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán a los tres meses de haberse cometido, si antes de transcurrido dicho plazo no se ha notificado al presunto responsable la incoación del expediente sancionador, o si, habiéndose iniciado éste, sufrieran las actuaciones paralización no imputable al infractor por tiempo superior a dicho plazo, el cual se computará entre dos actuaciones o diligencias consecutivas que resulten legal o reglamentariamente necesarias para la resolución del expediente.

La prescripción de las infracciones se apreciará de oficio computándose el plazo de tres meses a partir del siguiente día, bien de terminada la comisión de un hecho infractor, bien de realizada la actuación legal

o reglamentariamente necesaria o la notificación de la misma cuando proceda.

2. El plazo de prescripción de las infracciones se interrumpirá cuando se practiquen las actuaciones, que deberán figurar de forma expresa en el expediente, encaminadas a averiguar la identidad o domicilio del denunciado o cualquier circunstancia necesaria para comprobar y calificar la infracción.

Cuando dichas acciones se vean obstaculizadas por la falsificación o carencia de documentación obligatoria, o bien por la falta de comunicación a la Administración de los datos exigidos reglamentariamente, se considerará interrumpida la prescripción hasta conocer el exacto contenido de aquéllos.

3. El cómputo del plazo de prescripción de las infracciones previstas en el apartado a) del artículo 198, para el supuesto de vulneración de los límites autorizados de colaboración entre transportistas se iniciará el día 1 de enero del año siguiente a aquel en que se produjo su comisión.

Art. 204. 1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en el presente título corresponderá a las Comunidades Autónomas a las que les estén atribuidas de conformidad con lo previsto en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, y, en su defecto, a los Gobernadores Civiles o Delegados del Gobierno de la provincia en que se haya cometido la infracción, o a los órganos de la Administración del Estado a los que les esté expresamente conferida.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio de la competencia de la Dirección General de Transportes Terrestres para tramitar y resolver los expedientes incoados por los servicios directamente dependientes de la misma imponiendo las sanciones que, en su caso, correspondan.

2. Por constituir fundamentalmente materia de seguridad vial, corresponderá a los órganos competentes en relación con la ordenación del tráfico y la seguridad vial la competencia para sancionar las infracciones tipificadas en el apartado b) del artículo 197, excepto cuando la causa fuera el exceso de carga, y h) del artículo 198 del presente Reglamento, siendo de aplicación a tal efecto el régimen sustantivo y procedimental establecido en la LOTT y en este Reglamento.

Art. 205. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en este título podrá iniciarse:

a) De oficio, bien a consecuencia de actas o informes suscritos por los servicios de la inspección por propia iniciativa o bien a consecuencia de denuncias formuladas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autonómicas y Locales, que tengan encomendada la vigilancia del transporte.

b) Por denuncia de personas, Entidades o asociaciones interesadas.

Art. 206. Las denuncias de las personas, Entidades o asociaciones interesadas podrán formularse por escrito al órgano competente, o usando para tal efecto el libro u hojas de reclamaciones del servicio o actividad sometidos a la legislación de los transportes por carretera.

Art. 207. 1. En toda denuncia formulada de oficio por la Administración habrá de consignarse una sucinta exposición de los hechos, matrícula del vehículo interviniente en los mismos, en su caso, y la condición, destino e identificación, que podrá realizarse a través del número de registro personal, del denunciante, así como aquellas circunstancias y datos que contribuyan a determinar el tipo de infracción y el lugar, fecha y hora de la misma.

2. En las denuncias formuladas por personas interesadas debe figurar, además, su nombre, profesión y domicilio, así como número de su documento nacional de identidad; cuando se trate de denuncias formuladas en nombre de Sociedades, Asociaciones o Instituciones, tales datos se referirán al representante de las mismas que suscriba el escrito, debiendo hacer constar también el nombre de la persona jurídica a quien represente, su domicilio y número del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, en su caso o del código de identificación fiscal o de otro Registro en que legalmente deban estar inscritas.

Si las denuncias no reunieran alguno de los datos indicados, el órgano competente requerirá a quien la formule para que en el plazo de diez días subsane las deficiencias advertidas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 71 de la Ley de Procedimiento Administrativo, con apercibimiento de que, si así no se hiciere, en caso de proseguirse de oficio las actuaciones sancionadoras, no será considerado como parte del denunciante, si se tratase de persona interesada.

Art. 208. Cuando en las actas suscritas o en las denuncias formuladas se observe la existencia de algún hecho infractor de los señalados en el artículo 204.2, los servicios de inspección, a los que previamente se han debido dirigir los escritos, vendrán obligados a remitir los mismos a los órganos encargados del tráfico y la seguridad vial para su conocimiento.

Si una vez iniciada por éstos la tramitación se desprende de sus actuaciones la indebida calificación o la existencia de una infracción de distinta naturaleza, deberá devolverse el expediente de nuevo a los

servicios de inspección del transporte, quienes continuarán la instrucción del mismo.

Art. 209. 1. El órgano administrativo competente llevará a cabo de oficio cuantas actuaciones de instrucción resulten adecuadas para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales haya de dictarse la resolución.

2. A tal fin recabará del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte a que hace referencia el artículo 49 de este Reglamento, así como de los de las Comunidades Autónomas o Ayuntamientos, en caso de que así corresponda, la información que resulte precisa y en todo caso los antecedentes infractores del denunciado.

Art. 210. Recibida la información a que se refiere el punto 2 del artículo 209, el órgano instructor dará traslado al denunciado de los hechos que se le imputan con expresión del precepto infringido, del precepto sancionador aplicable y de la sanción que, en su caso, habría de serle impuesta, con advertencia de que dispone de un plazo de quince días, para manifestar por escrito lo que a su derecho convenga, aportando o proponiendo las pruebas de que, en su caso, intente valerse.

Art. 211. Si el denunciado formulara alegaciones en oposición, se trasladarán al denunciante, salvo que la disconformidad del denunciado se fundamente únicamente en la ilegalidad de la disposición que ampare la calificación de los hechos, para que en el plazo de diez días se manifieste sobre dichas alegaciones, con apercibimiento de que, de no hacerlo así, podrán proseguirse las actuaciones como corresponda. Si tales alegaciones se formularan en expediente incoado por denuncia de particulares, el denunciante será requerido además para que aporte pruebas sobre la veracidad de los hechos no admitidos por el denunciado.

El desistimiento del denunciante, en cualquier momento del procedimiento, surtirá sus efectos respecto a éste, pero no podrá impedir que prosiga su tramitación.

Art. 212. Ultimada la instrucción del procedimiento, los servicios de inspección del transporte terrestre elevarán propuesta al órgano que legal o reglamentariamente tenga atribuida la correspondiente competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

Art. 213. 1. La resolución del expediente se notificará al interesado, y al denunciante cuando éste haya sido tenido como parte en el mismo.

2. Las resoluciones administrativas referentes a los expedientes sancionadores podrán ser recurridas en los casos y condiciones regulados en el título V de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Art. 214. Los distintos Entes públicos competentes para sancionar las infracciones previstas en la legislación de los transportes terrestres comunicarán en un plazo de treinta días las sanciones que impongan al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte a que se refiere el artículo 49 de este Reglamento, con objeto de que en él se realice la oportuna anotación de las mismas.

El plazo de treinta días mencionado en el párrafo anterior comenzará a contarse a partir del día siguiente a aquél en que la resolución sancionadora fuere definitiva en vía administrativa.

Las comunicaciones que se remitan para su anotación en el Registro contendrán como mínimo los datos siguientes: Número de expediente, nombre y apellidos y domicilio del infractor, número de su DNI o CIF, en su caso; matrícula del vehículo; fecha de la infracción; breve exposición de los hechos sancionados y preceptos infringidos, así como la sanción impuesta; fecha de la resolución sancionadora y de su firmeza, y todos aquellos datos que se consideren necesarios para el correcto tratamiento informático a efectos de la agravación por reincidencia prevista en el apartado i) del artículo 197 y en el apartado u) del artículo 198.

La información del Registro relativa a infracciones y sanciones estará a disposición de todas las Administraciones Públicas a las que afecte o interese.

Art. 215. 1. Las sanciones pecuniarias habrán de ser satisfechas en el plazo de quince días, contados a partir del siguiente al de la notificación de la resolución correspondiente, en la forma que establezca la Administración Pública competente.

2. La ejecución de las resoluciones sancionadoras se llevará a efecto según lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo y en el Reglamento General de Recaudación. El plazo y demás condiciones para la prescripción de la exigibilidad del cumplimiento de las sanciones serán los mismos que los establecidos en relación con las deudas tributarias.

3. Las sanciones no pecuniarias serán ejecutadas por el órgano competente a partir de la notificación al interesado de la resolución correspondiente.

4. El pago de las sanciones pecuniarias, impuestas por resolución definitiva, será requisito necesario para que proceda la realización del visado, así como la autorización administrativa a la transmisión de las autorizaciones y concesiones administrativas en relación con las cuales hayan cometido sus titulares las correspondientes infracciones.

Asimismo, la realización de dicho pago de sanciones será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia

cia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

Art. 216. En la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no tengan su residencia en territorio español serán de aplicación las siguientes normas:

a) La cuantía de la multa se fijará provisionalmente por los servicios de inspección o los agentes de vigilancia del transporte por carretera, ateniéndose a lo dispuesto en la LOTT y en el presente Reglamento.

b) El importe de la sanción deberá ser entregado en el acto, en concepto de depósito y en moneda de curso legal en España o de cualquier otro país respecto al que en España exista tipo oficial de cambio sin que por ello deba efectuarse reducción alguna. Por su parte, la autoridad o el agente denunciante deberá entregar al denunciado el escrito de denuncia y el recibo de depósito de la cantidad correspondiente.

c) La cantidad será entregada a resultas del acuerdo que en definitiva adopte la autoridad competente, a la que se remitirá aquella en unión del escrito de denuncia.

d) La denuncia deberá tramitarse siguiendo el procedimiento establecido en el presente Reglamento, reconociendo a los denunciados idénticos derechos que a los residentes en España.

e) El interesado contará con un plazo de treinta días desde que le sea enviada la notificación para aportar escrito de descargos y las pruebas pertinentes que a su favor estime oportunas.

En caso de devolución por domicilio erróneo o desconocido, se enviará de nuevo al Ministerio de Transportes del país del que sea nacional el denunciado para su comunicación, dando ya por notificado definitivamente el escrito de cargos.

f) Si se dejase sin efecto la denuncia o se redujera el importe de la multa, se pondrá a disposición del interesado o de su representante la cantidad que en cada caso proceda.

g) Si el denunciado no hiciere efectivo el depósito del importe de la multa en el acto de la denuncia, se le permitirá, de acuerdo con lo que en su caso determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que señale persona o Entidad que constituya caución suficiente y, de no lograrse ésta, el agente denunciante procederá a la inmovilización del vehículo en el lugar en que se encuentre, salvo que ello implique riesgo para la circulación, en cuyo caso dicha inmovilización se realizará en lugar próximo que reúna las condiciones de seguridad suficientes. Serán de aplicación en relación con dicha inmovilización las mismas reglas previstas en el punto 5 del artículo 201.

Una vez efectuada la entrega del importe de la sanción o prestada caución a su favor, se permitirá continuar al vehículo, sin perjuicio de la inmovilización del mismo que, en su caso, proceda en aplicación de lo previsto en el artículo 201.5 de este Reglamento.

## CAPITULO V

### Precintados

Art. 217. Una vez que haya puesto fin a la vía administrativa la resolución sancionadora relativa al precintado de un vehículo o la clausura de un local, previstos en este Reglamento, el procedimiento de ejecución de las citadas sanciones no pecuniarias se ajustará a las normas de este capítulo.

Art. 218. 1. Cuando el vehículo a precintarse esté residenciado o el local a clausurar se encuentre establecido en el territorio de competencia, el órgano sancionador adoptará las medidas precisas para ejecutar lo acordado, pudiendo a tal efecto recabar la colaboración del correspondiente Gobierno Civil o Delegación del Gobierno.

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

Art. 219. 1. Los Gobernadores Civiles competentes por razón del lugar donde se encuentre residenciado el vehículo a precintarse o establecido el local a clausurar, a instancia del órgano sancionador mencionado en el artículo anterior, adoptarán las medidas precisas para ejecutar dichas resoluciones.

2. Cuando se trate del precintado de vehículos, el Gobernador Civil requerirá al sancionado para que, en un plazo no superior a ocho días, comunique al Gobierno Civil el lugar en que se encuentra en esos momentos el vehículo a precintarse, indicando la fecha de su regreso de no hallarse entonces en el lugar de su residencia, con apercibimiento de que de no contestar o de demorar dicho regreso por tiempo superior a diez días desde la notificación de dicho requerimiento, se dispondrá la localización y precintado del vehículo por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el lugar en que se encuentre, considerándose ello, además, infracción muy grave, de conformidad con lo prevenido en el artículo 140, apartado e), de la LOTT y 197, apartado e), de este Reglamento.

En el citado requerimiento se comunicará al sancionado que debe indicar el lugar de su residencia en el que le interese que se practique el

precintado y quede depositado el vehículo, advirtiéndole que tanto si no hace designación expresa, como si propone un lugar inadecuado, el vehículo precintado se situará en las dependencias de que el Gobierno Civil disponga o para estos fines contrate.

La competencia para la imposición de la sanción correspondiente a la falta relativa a la no contestación, o demora en el regreso superior a diez días previsto en el primer párrafo de este punto, corresponderá al órgano competente para sancionar las infracciones en materia de transportes en el territorio en el que esté domiciliado el vehículo, dándose cuenta a tal efecto al mismo por el Gobernador Civil. Cuando dicho órgano no coincidiera con el que hubiera instado el procedimiento de precintado, la referida falta se notificará a este, asimismo, por el Gobernador Civil.

En todo caso, los gastos devengados como consecuencia del depósito y, en su caso, del traslado del vehículo, serán de cuenta y cargo del sancionado.

3. Los Agentes que realicen el precintado del vehículo procederán a la retirada provisional del permiso de circulación del mismo, remitiéndole y dando cuenta de la causa de ello a la Jefatura de Tráfico de la provincia en que aquél está residenciado.

4. De tratarse de la clausura de un local, el Gobierno Civil requerirá al sancionado para que, en la fecha y hora indicadas en el requerimiento, se encuentre presente en dicho inmueble, a fin de proceder a la ejecución material de la clausura acordada, la cual se efectuará, en todo caso, con o sin su presencia.

Art. 220. La realización del precintado del vehículo y/o de la clausura del local, se comunicará por el órgano que la lleve a cabo al órgano sancionador y al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

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

Art. 221. 1. El plazo de precintado del vehículo o de la clausura del local de que se trate comenzará a computarse desde la fecha en que uno u otra se hayan llevado a efecto.

2. Caso de existir varias sanciones de precintado o clausura impuestas al mismo sujeto responsable por infracciones cometidas con el mismo vehículo o en idéntico local, los plazos se cumplirán sucesivamente y sin interrupción hasta la finalización total de los periodos de tiempo a que se refieran las distintas sanciones.

3. La situación de precintado o de clausura se mantendrá hasta el cumplimiento del plazo establecido, incluso cuando cambie la propiedad del vehículo o del local, o la titularidad del negocio que en éste se realice.

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

## CAPITULO VI

### Documentos de control

Art. 222. 1. Estarán obligadas a cumplimentar la declaración de porte prevista en el artículo 147 de la LOTT de acuerdo con el régimen de formalización previsto en el punto 2 de este artículo, las Empresas que realicen transporte público de mercancías, salvo que dicho transporte se realice con vehículos ligeros, o al amparo de autorizaciones de ámbito local.

El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional del Transporte por Carretera, podrá asimismo exceptuar de la obligación de cumplimentar la declaración de porte a determinados tipos de transporte de mercancías con vehículos pesados y ámbito nacional, siempre que no estén sometidos a tarifas obligatorias.

2. Asimismo se garantizará una información adecuada al usuario no profesional, en particular respecto del límite de responsabilidad del transportista establecido de conformidad con lo previsto en el artículo 3, apartados 1 y 2, de este Reglamento.

3. El régimen de distribución de impresos, plasmación de datos, control de los mismos y demás condiciones de formalización de la declaración de porte, será establecido por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de forma que se compatibilice la obtención de la máxima eficacia de tal documento de control con la mayor agilidad en su gestión, pudiendo preverse la participación de Empresas privadas o de Asociaciones de transportistas en el procedimiento de gestión de la misma. Deberá en todo caso quedar asegurada la distribución y recogida de impresos con ámbito nacional y el adecuado tratamiento informático de los datos contenidos en los mismos, pudiendo realizarse dicho tratamiento mediante técnicas de muestreo.

Las Empresas u órganos que realicen el tratamiento de los datos de las declaraciones de porte darán cuenta a los servicios de inspección competentes de las posibles infracciones de la normativa de ordenación del transporte que detecten, a fin de que éstos tramiten, en su caso, los correspondientes procedimientos sancionadores. Los datos de las declaraciones de porte serán objeto de sistematización de tal forma que

permitan conocer globalmente las magnitudes más significativas del sector del transporte al que se refieran.

3. Todos los autobuses autorizados para el transporte público interurbano de viajeros deberán circular provistos de un libro de ruta, en el que se harán constar los sucesivos servicios interurbanos y urbanos que con dicho vehículo se presten y los demás datos, cuyo conocimiento resulte relevante para el control del servicio, que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones determine. El referido Ministerio podrá, no obstante, exceptuar de dicha obligación, o establecer modalidades especiales para el cumplimiento de la misma, en relación con los vehículos exclusivamente dedicados, de forma permanente o temporal, a la realización de transportes regulares permanentes o temporales de uso general.

4. En los servicios regulares permanentes y temporales de uso general de transporte de viajeros deberán cumplirse por las Empresas de transporte las medidas de control determinadas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones que permitan conocer los servicios prestados y el número de viajeros que utilicen los mismos.

Asimismo, el referido Ministro podrá establecer características uniformes relativas al formato o a los datos que deben constar en los billetes de que, obligatoriamente, deben ir provistos los usuarios de los servicios a los que se refiere este punto.

5. Las Empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera y a las actividades de arrendamiento de vehículos y de estaciones de transporte de viajeros, estarán obligadas a disponer de un libro u hojas de reclamaciones en el que los usuarios puedan formular sus quejas, de tal forma que las mismas puedan ser conocidas por la Administración. El modelo de dicho libro u hojas, los lugares en los que deben situarse y las demás condiciones aplicables serán determinadas teniendo en cuenta las circunstancias de realización del servicio o actividad de que se trate por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones de forma que se facilite en lo posible su utilización por los usuarios. Dicho Ministerio podrá extender la obligatoriedad de disponer de libro u hojas de reclamaciones a las Empresas dedicadas a la actividad de agencia de carga fraccionada.

Las Empresas a que hace referencia este punto vendrán obligadas a poner en conocimiento de la inspección del transporte terrestre las denuncias, reclamaciones o quejas consignadas en el libro u hojas de reclamaciones en el plazo de treinta días, contados a partir de la fecha en que se formulen las mismas.

## TITULO VII

### Establecimiento, construcción y explotación de transportes ferroviarios

#### CAPITULO PRIMERO

##### Cuestiones generales

Art. 223. 1. Es objeto del presente Título la regulación de la construcción y explotación de los ferrocarriles, tanto de transporte público como de transporte privado.

2. A los efectos de la aplicación de este Reglamento, y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la LOTT, no se considerarán incluidos en el concepto de ferrocarril los teleféricos u otros medios análogos de transporte que utilicen cable o cables, tractor y portador, y que no tengan camino terrestre de rodadura.

3. La construcción y explotación de los ferrocarriles se regirá por las disposiciones de la LOTT, por las de este Reglamento y por las de sus normas complementarias o de desarrollo.

En lo no previsto, por las normas a que se refiere el párrafo anterior, será de aplicación, en la construcción y explotación de ferrocarriles, la legislación de obras públicas y de contratación administrativa, así como la de específica aplicación a las Empresas públicas que realicen dichas actividades.

Art. 224. 1. Son ferrocarriles de transporte público aquellos que llevan a cabo transporte por cuenta ajena mediante retribución económica.

2. Las líneas y servicios ferroviarios de transporte público que deban formar parte de la estructura básica del sistema general de transporte ferroviario, así como aquellos cuya adecuada gestión exija una explotación conjunta con la de los anteriores o en los que dicha explotación conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento del referido sistema general de transporte, compondrán de forma unitaria la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario. La determinación concreta de las líneas ferroviarias que componen la Red Nacional Integrada será realizada por el Gobierno, siguiendo el procedimiento establecido en la LOTT.

En el procedimiento de determinación inicial de las líneas preexistentes que integran la Red Nacional Integrada deberán informar todas las Comunidades Autónomas situadas dentro del territorio peninsular español.

3. Son ferrocarriles de transporte privado aquellos destinados a realizar transporte por cuenta propia como complemento de otras

actividades principales realizadas por Empresas o establecimientos del mismo titular, estando directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

Art. 225. 1. Las Empresas ferroviarias que, por causas debidamente justificadas, se vean imposibilitadas a prestar el servicio por ferrocarril, podrán realizar el mismo por carretera por un plazo no superior a siete días.

Si por subsistir las causas previstas en el párrafo anterior fuera precisa la realización del servicio por carretera por un plazo superior al señalado en el mismo, la Empresa ferroviaria deberá comunicarlo a la Dirección General de Transportes Terrestres u órgano autonómico competente en función del tráfico a realizar, que podrá prohibirla o condicionarla al cumplimiento de determinados requisitos.

Cuando la realización del transporte por carretera haya de persistir por un plazo superior a treinta días, la Empresa ferroviaria deberá obtener la autorización expresa de la precitada Dirección General u órgano autonómico competente y atenerse a las reglas y plazo que, en su caso, se establezcan en la misma en atención a las circunstancias concurrentes.

2. Los servicios por carretera a que se refiere el punto anterior podrán realizarse por las Empresas ferroviarias con medios propios o bien utilizando la colaboración de otros transportistas, siendo necesario en este último caso que los correspondientes vehículos estén amparados por autorizaciones de transporte discrecional, cuyo ámbito cubra el del recorrido del transporte a realizar.

## CAPITULO SEGUNDO

### Establecimiento y construcción de ferrocarriles de transporte público

#### SECCIÓN 1.ª ESTABLECIMIENTO O AMPLIACIÓN DE LÍNEAS FERROVIARIAS. CUESTIONES GENERALES

Art. 226. 1. Para realizar el establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias de transporte público será necesario que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de oficio o a instancia de parte interesada, apruebe el correspondiente proyecto.

2. La redacción material del proyecto podrá realizarse, además de por los órganos competentes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por RENFE o por la Empresa que en su caso promueva la construcción y explotación de la línea, si bien en estos últimos casos el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá llevar a cabo las modificaciones que estime pertinentes.

3. El proyecto a que se refieren los puntos anteriores constará de los siguientes documentos:

Memoria y anejos.

Planos.

Pliego de condiciones (generales y particulares).

Presupuesto (general y, en su caso, presupuestos parciales).

Art. 227. 1. Los documentos de que deberá constar todo proyecto, a los que se refiere el artículo anterior, deberán contener las siguientes prescripciones:

a) La memoria y anejos describirán las necesidades a satisfacer y previsiones de futuro, los factores físicos, sociales, económicos y de cualquier otro orden a tener en cuenta, con especial referencia a los posibles modos de transporte en competencia y las previsiones sobre la misma, los costes y tarifas a aplicar, indicadores socioeconómicos de política territorial y estudio detallado de los balances y Cuentas de Resultados previsible a corto, medio y largo plazo.

Asimismo, se describirá el trazado y características generales del ferrocarril, número, clase y situación de estaciones, y los estados de alineación y rasantes, con expresión de los radios de las curvas, el plan de obras correspondiente, una relación detallada del material que para la ejecución y explotación del ferrocarril fuera necesario y de los medios personales precisos para la construcción y explotación, y se incluirá un estudio geotécnico de los terrenos a utilizar.

b) Los planos deberán incluir, tanto los generales como los parciales, y comprenderán los perfiles longitudinales de toda la línea y los perfiles transversales, incluyendo todos los detalles y acotaciones necesarias para obtener la completa definición del trazado.

c) El pliego de condiciones técnicas generales y particulares recogerá todas las características y circunstancias técnicas de realización de la obra, así como los materiales a emplear en la misma.

d) Además del presupuesto general y, en su caso, los presupuestos parciales, se incluirán los precios unitarios de las correspondientes unidades de obra con desglose de los de sus elementos, así como las partidas alzadas que en su caso procedan, y demás datos para dar a conocer el coste del ferrocarril.

2. La redacción del proyecto y de los documentos que lo integran se ajustará a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia, que podrá ser dictada por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, quien asimismo podrá modificarla con la finalidad de lograr su adecuación a las circunstancias sociales y tecnológicas que incidan sobre el transporte ferroviario.

3. Deberá observarse, en cuanto al contenido y la tramitación del proyecto, el procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 20 de junio, y en su normativa complementaria.

Art. 228. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones deberá remitir el proyecto, previamente a su aprobación, a las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales por cuyo territorio haya de discurrir la línea, al objeto de que durante el plazo de dos meses informen sobre el mismo. Transcurrido este plazo sin que dichas Administraciones Públicas informen al respecto, se entenderá que no se oponen a la propuesta formulada.

El proyecto será remitido, asimismo, a los Gobernadores Civiles o Delegados del Gobierno con jurisdicción en las provincias afectadas, los cuales podrán, en su caso, en el mismo plazo de dos meses, realizar las observaciones que estimen procedentes.

2. Con independencia de la información oficial a que se refiere el punto anterior, se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en la forma prevista en la Ley de Procedimiento Administrativo, un trámite de información pública durante un periodo de treinta días hábiles. Las observaciones formuladas en este trámite deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la línea, sobre la concepción global de su trazado y sobre la evaluación del impacto ambiental.

Art. 229. Cuando el establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias se haga con cargo a los fondos de inversiones públicas, ya corresponda la gestión de los mismos a órganos de la Administración o a Empresas públicas, la realización de aquellas exigirá la aplicación de procedimientos de selección de inversiones y de evaluación de la rentabilidad social de dicho establecimiento.

A tal efecto, se deberá realizar un estudio prospectivo sobre la utilización, costes e ingresos previstos y rentabilidad de la inversión, redactando de conformidad con el mismo el correspondiente informe. La elaboración material de dicho informe, además de por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, podrá ser realizada por RENFE o por la Empresa que haya solicitado la construcción de la línea, debiendo en todo caso ser ratificado por los órganos competentes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Los resultados del informe se reflejarán en la memoria o en los anejos del correspondiente proyecto.

Art. 230. No procederá el establecimiento o ampliación de líneas de ferrocarriles de transporte público cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que la línea de que se trate suponga una duplicidad o una concurrencia innecesaria con otras líneas ya existentes.
- b) Que la construcción y explotación no se plantee en términos económica y financieramente viables o socialmente rentables.

La constatación de las referidas circunstancias se realizará por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, evaluando los datos aportados en su caso por RENFE o por la Empresa que haya solicitado la construcción. Dicha constatación implicará la no iniciación o finalización, en su caso, del procedimiento tendente al referido establecimiento o ampliación.

Art. 231. 1. La financiación de las actuaciones necesarias para el establecimiento o ampliación de líneas ferroviarias se efectuará mediante las consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado o en los de las Empresas públicas ferroviarias, los recursos que provengan de otras administraciones públicas o de Organismos nacionales e internacionales, y las aportaciones, en su caso, de particulares.

2. Las líneas ferroviarias que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de las Sociedades concesionarias, los ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que pudieran otorgarse.

Art. 232. 1. La aprobación del proyecto se llevará a cabo en principio por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones previa ponderación de los aspectos y circunstancias señalados en el artículo 230, e implicará el acuerdo de establecimiento de la nueva línea o de ampliación de la existente.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, la competencia para la aprobación del proyecto y para el acuerdo de establecimiento del servicio corresponderá al Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en los siguientes casos:

1) Cuando la inversión prevista alcance la cuantía señalada en la legislación de contratos del Estado para que sea obligatoria la contratación por el Gobierno, salvo que el establecimiento de la línea haya sido previamente acordado, con carácter inicial, por éste.

2) Cuando las Comunidades Autónomas expresen su oposición al proyecto, en el trámite a que se refiere el artículo 228.1.

Art. 233. 1. La aprobación del correspondiente proyecto de establecimiento de nuevas líneas, al que se refiere el artículo anterior, así como las obras de ampliación o mejora de líneas preexistentes que requieran la utilización de nuevos terrenos y cuya realización resulte

jurídicamente procedente, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social y la urgencia de la ocupación a efectos de expropiación forzosa, de los terrenos por los que haya de discurrir la línea o realizarse la ampliación o mejora según lo previsto en la legislación expropiatoria.

A los efectos indicados en el párrafo anterior, los correspondientes proyectos y sus modificaciones deberán comprender, además de los documentos y circunstancias, a que se refiere el artículo 226 del presente Reglamento, la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de las líneas, y la seguridad de la circulación.

2. Las explotaciones ferroviarias de transporte público, así como los vehículos, instalaciones, terrenos y dependencias afectos a las mismas, ya sea su titularidad pública o privada, serán inembargables, siendo aplicable a tal efecto el régimen establecido en el artículo 153.2 de la LOTT.

Para la determinación de la cuantía de la parte de recaudación que, en su caso, haya de retenerse serán de aplicación análogas reglas a las establecidas en el artículo 89 de este Reglamento.

## SECCIÓN 2.<sup>a</sup> CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES DE TRANSPORTE PÚBLICO

### Subsección 1.<sup>a</sup> Cuestiones generales

Art. 234. Conforme a lo previsto en el artículo 154 de la LOTT, la construcción de los ferrocarriles de transporte público se ajustará a las características técnicas que, a fin de garantizar su calidad, seguridad y homogeneidad se determinen por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe de las Empresas ferroviarias de mayor relevancia por su nivel de actividad.

Dichas normas técnicas, que podrán ser variables en función de las características de los distintos tipos de servicios, habrán de tener en cuenta los últimos avances tecnológicos, las prescripciones de los tratados internacionales suscritos por España y las previsiones de futuro sobre el desarrollo del servicio, compatibilizando la necesaria eficacia en la prestación de los servicios con el coste más adecuado.

Asimismo el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones establecerá las reglas homogéneas necesarias en relación con el ancho de vía y las dimensiones mínimas de espacio entre vías, pudiendo determinarse reglas diferenciadas para aquellas líneas específicas en las que ello se encuentre justificado.

Art. 235. 1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas férreas que se produzcan por el nuevo establecimiento o la modificación de unas u otras deberán, en todo caso, realizarse a distinto nivel.

Únicamente con carácter excepcional y por causas absolutamente justificadas podrá autorizarse el establecimiento provisional por el tiempo estrictamente preciso, de nuevos pasos a nivel, debiendo los mismos estar protegidos con arreglo a lo dispuesto en el punto 4.

2. La aprobación administrativa de los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel llevará aneja la declaración de utilidad pública y la urgencia de la ocupación a efectos de expropiación de los terrenos necesarios.

3. Se procederá, en los plazos determinados por los programas que al efecto deberán ser elaborados por los órganos administrativos competentes sobre los correspondientes ferrocarriles y carreteras y las Empresas ferroviarias afectadas, a la supresión de los pasos a nivel existentes y, en su caso, a su sustitución por cruces a distinto nivel, cuando, de conformidad con la normativa específica reguladora de los mismos, dicha supresión resulte necesaria o conveniente y, en todo caso, cuando se trate de pasos a nivel que se encuentren situados en líneas en las que se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 kilómetros/hora y de aquellos otros cuyo momento de circulación presente un valor igual o superior a 24.000.

A los efectos de este Reglamento y de sus normas complementarias se denomina momento de circulación (AT) de un paso a nivel al indicador estadístico determinado por el producto de la intensidad media diaria de circulación de vehículos por el tramo de carretera afectado por el paso (A) y del número de circulaciones diarias de trenes por el tramo de vía igualmente afectado (T).

4. Los pasos a nivel que resulten subsistentes deberán contar con los sistemas de seguridad y señalización adecuados para garantizar su seguridad que, a tal efecto, se determinen por los Ministros de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

5. La supresión de pasos a nivel o, en su caso, la instalación de los sistemas de protección, previstas en los puntos 3 y 4, será por cuenta de los Organismos o Entidades que tengan a su cargo las carreteras si el factor A de su momento de circulación, definido en el punto 3, tiene un valor igual o superior a 1.000; y por cuenta de los Organismos o Entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria si el factor T de su momento de circulación, igualmente definido en el punto 3, es igual o superior a 24. En caso de darse simultáneamente ambos supuestos, el coste de la obra se repartirá por mitades entre los Organismos o Entidades interesadas.



Independientemente de cuál sea su momento de circulación, cuando sobre el paso a nivel se establezcan circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 kilómetros/hora, el coste de las referidas obras será por cuenta de los Organismos o Entidades a cuyo cargo se encuentre la infraestructura ferroviaria.

Por cuanto se refiere al coste ocasionado por las obras de supresión o protección de los pasos a nivel en que no se cumpla ninguna de las circunstancias anteriormente previstas, así como por las de establecimiento de nuevos cruces a distinto nivel o las de instalaciones y mejora de sus necesarias protecciones, correrán a cargo del Organismo que los promueva.

6. Lo previsto en el punto anterior se entenderá sin perjuicio de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran concluir entre sí los Organismos y Entidades citados o cualesquiera otros que pudieran encontrarse interesados en la materia.

7. En todo caso, cualquier obra que afecte a las condiciones de vialidad de la carretera deberá someterse a examen del Organismo competente sobre la misma para que éste dé su conformidad o imponga las condiciones que juzgue precisas y, recíprocamente, el Organismo competente sobre el transporte ferroviario deberá dar su conformidad o imponer las condiciones que estime necesarias en todas aquellas obras de carretera que afecten a las condiciones de vialidad del ferrocarril.

8. Los pasos a nivel particulares existentes, establecidos para el servicio de determinadas fincas o de explotaciones de cualquier clase, se regirán por las condiciones fijadas en la correspondiente autorización, quedando expresamente prohibida su utilización por tráfico o personas distintas o para fines diferentes de los comprendidos en aquélla.

Los Organos competentes podrán, de oficio o a propuesta de las Empresas ferroviarias, decretar el cierre o clausura de los pasos a nivel particulares cuando los titulares de los mismos no respeten rigurosamente las condiciones de la autorización o no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización, o cuando el cruce de la vía pueda realizarse por otros pasos cercanos, a igual o distinto nivel.

Asimismo, la Administración podrá modificar las condiciones de la autorización o imponer nuevas exigencias de seguridad o de paso cuando las circunstancias del camino o del cruce hubieran variado desde la fecha de otorgamiento de aquélla.

Art. 236. 1. La construcción o ampliación de las líneas ferroviarias de transporte público podrá realizarse:

- Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de acuerdo con lo previsto en este Reglamento y en la legislación de Contratos del Estado y Obras Públicas.
- Por RENFE, de acuerdo con los programas de actuación aprobados por el Gobierno.
- Por Empresas privadas o mixtas, cuando, de conformidad con lo previsto en el apartado b) del punto 3 del artículo 157 de la LOTT, aquéllas lleven a cabo dicha construcción conjuntamente con la explotación de la correspondiente línea.

2. La construcción o ampliación de líneas a que se refiere el punto anterior podrá financiarse mediante acuerdos o convenios de la Administración o de RENFE, con otras Entidades públicas, privadas o mixtas, ya sean éstas o no a las que se les encomiende la realización efectiva de las obras.

Los referidos convenios preveerán la forma de participación de la Entidad pública, privada o mixta de que se trate en la financiación de las obras, así como las contraprestaciones a que tendrá derecho y, en su caso, su participación en la explotación o en los ingresos generados en la misma.

3. Si se tratare de líneas que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, conforme a lo previsto en el artículo 158.1 de la LOTT podrá realizar la construcción bien mediante contrato de obras de acuerdo con lo señalado en los artículos 237 a 239, bien mediante la concesión a particulares, o la utilización de fórmulas de gestión interesada o de creación de Sociedades de economía mixta u otras fórmulas de gestión indirecta legalmente previstas.

#### *Subsección 2.ª Regulación de la construcción de líneas ferroviarias realizada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones*

Art. 237. 1. La construcción de líneas ferroviarias de transporte público por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se realizará por la Empresa adjudicataria del correspondiente contrato de obras. Dicha adjudicación, se llevará a cabo normalmente mediante concurso, si bien podrá realizarse por subasta cuando medien circunstancias especiales de simplicidad de la obra que deberán acreditarse en el expediente. Cabrá asimismo la adjudicación directa en los casos previstos en la legislación de Contratos del Estado y en el supuesto a que se refiere el segundo párrafo del artículo 239 de este Reglamento.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá ejecutar directamente las obras en los casos previstos en la legislación de Contratos del Estado.

Art. 238. 1. La adjudicación del contrato de obras por parte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para la construcción de la línea a que se refiere el punto 1 del artículo 237, se llevará a

cabo de conformidad con las reglas establecidas en la legislación de Contratos del Estado para el contrato de obras.

El referido contrato podrá contemplar fórmulas específicas de financiación conforme a lo previsto en el punto 2 del artículo 236.

2. La construcción se realizará de acuerdo con lo previsto en el correspondiente proyecto y conforme a las reglas contenidas en los correspondientes pliegos de condiciones generales, las facultativas que formen parte del proyecto y las particulares y económicas que se fijen para cada caso, todas las cuales servirán de base a la correspondiente contratación.

3. La ejecución de las obras se realizará de acuerdo con lo estipulado en el contrato, bajo la inspección y control del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4. Durante la ejecución de las obras no podrán introducirse, en el proyecto aprobado, variaciones ni modificaciones que no hubieren sido debidamente autorizadas por los Organos competentes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previos los informes pertinentes del personal encargado de la dirección y control de las obras.

5. La dirección de las obras se llevará a cabo por los técnicos designados por los Organos competentes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, salvo que la misma sea encomendada a RENFE.

6. En lo no previsto en este Reglamento y en sus normas complementarias, serán de aplicación, en relación con el cumplimiento y ejecución del correspondiente contrato de obras, las normas contenidas en la legislación de contratos del Estado.

Art. 239. RENFE podrá presentarse a las correspondientes licitaciones de adjudicación del contrato de construcciones o ampliación, estando sometida, tanto en la licitación como en el posterior cumplimiento del contrato, a las mismas reglas que el resto de las Empresas, excluida la referente a la necesidad de calificación como Empresa constructora.

No obstante, cuando se trate de obras cuyas circunstancias así lo aconsejen, la Administración podrá realizar directamente la contratación de las mismas con RENFE o, en su caso, con otra Empresa pública o mixta.

#### *Subsección 3.ª Construcción de líneas ferroviarias realizada por RENFE*

Art. 240. 1. RENFE, de conformidad con lo establecido en el artículo 236 del presente Reglamento, podrá llevar a cabo la construcción de líneas ferroviarias de acuerdo con lo previsto en los programas de actuación aprobados para la misma. Dicha construcción requerirá la previa aprobación del proyecto y el acuerdo de establecimiento de la línea por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o, en su caso, por el Gobierno, de conformidad con lo previsto en los artículos 229 y 232.

2. La realización por RENFE de las actividades de ampliación, construcción de ramales u otras modificaciones de las líneas existentes que resulten necesarias para una mejor prestación del servicio no requerirá, como regla general, el previo acuerdo de la Administración para que se lleven a cabo.

No obstante, RENFE deberá comunicar dichas actividades al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que las podrá prohibir o condicionar cuando puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resultar contrarias al interés público.

Art. 241. 1. La construcción de las líneas ferroviarias por parte de RENFE a que se refiere esta Subdirección deberá estar prevista en el programa de actuación, inversiones y financiación que apruebe el Gobierno y en el contrato-programa, realizándose por el Estado las correspondientes aportaciones a sus presupuestos de inversiones con independencia de las que en su caso resulten necesarias para cubrir, en su caso, el déficit de explotación.

2. La actividad de construcción de nuevas líneas, así como ampliación o gran reparación de las existentes, se realizará por RENFE, con independencia presupuestaria y funcional de la explotación de los servicios.

3. Para llevar a cabo la construcción a que se refiere este artículo, RENFE podrá contratar con otras Empresas la realización de los trabajos y obras que estime conveniente, con sometimiento al Derecho Privado y utilizar, en su caso, las fórmulas de financiación previstas en el punto 2 del artículo 236.

#### *Subsección 4.ª Regulación de la construcción por Empresas privadas o mixtas que lleven a cabo la misma y la posterior explotación del servicio*

Art. 242. La construcción de líneas ferroviarias de transporte público por parte de Empresas privadas o mixtas para su posterior explotación por las mismas, requerirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y acuerdo de establecimiento del servicio por parte de la Administración. Dicho procedimiento de construcción y explotación, no será de aplicación en relación con las líneas que hayan de formar parte de la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario.

Art. 243. 1. Cuando, de conformidad con lo previsto en el apartado c) del artículo 236 de este Reglamento, la Administración decida, bien de oficio, o a instancia de los particulares interesados, según lo que se determina en el punto 3 de este artículo, que la construcción y explotación de una línea ferroviaria se lleve a cabo por una Empresa privada o mixta, convocará como regla general el oportuno concurso, tendente a seleccionar la Empresa a la que haya de otorgarse la concesión de construcción y explotación de la correspondiente línea.

2. No obstante, el procedimiento ordinario de carácter concesional previsto en el punto anterior, cuando existan razones que así lo recomienden, las cuales deberán justificarse en el expediente, la Administración podrá acordar que la construcción y explotación del servicio se realice a través de cualquiera de las demás formas de gestión indirecta previstas en el artículo 60 de la Ley de Contratos del Estado.

Especialmente la Administración podrá contratar directamente la construcción y la explotación con una Empresa mixta en la que participen Empresas privadas, la propia Administración y/o RENFE u otras Empresas públicas, siempre que por las características de las obras, la magnitud de la inversión y el riesgo empresarial existente ello resultase conveniente, pudiendo ser la participación pública minoritaria.

Cuando se utilice el procedimiento de gestión interesada, serán de aplicación las reglas previstas en el artículo 268.3.

3. Los particulares que pretendan la construcción y explotación de un ferrocarril de transporte público dirigirán su solicitud a la Dirección General de Transportes Terrestres acompañándola de los documentos que hayan de servir de base al correspondiente proyecto, que expliciten los datos y circunstancias previstos en los artículos 226 y 233.1.

4. En lo no previsto en esta Subsección se aplicarán a las concesiones de construcción y explotación, por lo que se refiere a la fase de explotación, las normas de la Sección 3.<sup>a</sup> del capítulo III de este título.

Art. 244. 1. Servirá de base al concurso a que se refiere el artículo anterior, el correspondiente pliego de condiciones en el que se contendrán las previstas en el proyecto, así como aquéllas otras referidas a la explotación previstas en el artículo 260.

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

3. Las condiciones establecidas en el pliego se clasificarán de la siguiente manera:

a) Condiciones esenciales, que deberán ser respetadas por las distintas ofertas, las cuales no podrán introducir variaciones en las mismas.

b) Condiciones con carácter de requisito mínimo, que podrán ser mejoradas por las distintas ofertas, siempre y cuando se respete el mínimo establecido.

c) Condiciones de carácter orientativo, que podrán ser modificadas por las distintas ofertas en los términos que cada licitador estime conveniente.

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

5. En lo no previsto en esta subsección, serán de aplicación en el correspondiente concurso, y en la posterior prestación del servicio, análogas reglas a las establecidas en los artículos 72, 73 y 74 de la LOTT, y 68, 69, 70, 71, 72, 73 y 74 de este Reglamento, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

Art. 245. 1. La Empresa adjudicataria deberá constituir una fianza o aval en la cuantía que se determine en el pliego de condiciones del correspondiente concurso, no pudiendo exceder del 4 por 100 del presupuesto total de las obras, debiendo mantener la parte de la misma que en dicho pliego se señale durante el período de explotación como garantía del cumplimiento de las condiciones establecidas.

2. Las concesiones de construcción y explotación a que se refiere este artículo se concederán por un plazo máximo de noventa y nueve años, determinándose el mismo en función de las previsiones sobre coste de la construcción, volumen de tráfico, plazos de amortización, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación. Al finalizar el plazo de concesión, quedará de propiedad del ente concedente la línea concedida con todas sus dependencias y material, debiendo en su caso indemnizar al concesionario por el valor no amortizado de éstos.

Art. 246. 1. Las concesiones de construcción y explotación se extinguirán cuando finalice el plazo para el que fueron otorgadas, siendo de aplicación, en cuanto a la posible prolongación de la gestión por no haber concluido el procedimiento tendente a determinar el subsiguiente prestatario del servicio, idénticas reglas a las previstas en el artículo 259.

2. No obstante, cuando el concesionario hubiera cumplido satisfactoriamente sus obligaciones, la Administración, previo acuerdo con éste, podrá decidir la adjudicación directa al mismo de la subsiguiente

concesión de explotación, realizando las modificaciones en las condiciones de prestación que resulten convenientes para el interés público.

3. Asimismo, las concesiones se extinguirán cuando la Administración acuerde el rescate o la caducidad de las mismas, o cuando se produzca la renuncia del concesionario, siendo de aplicación lo establecido en los artículos 83 y 84 de la LOTT, en lo que no se oponga a la especial naturaleza del transporte ferroviario.

A tal efecto habrá de considerarse que cuando se produzca la renuncia del concesionario o la caducidad por incumplimiento del mismo, la línea, sus dependencias e instalaciones fijas quedarán en propiedad de la Administración.

Cuando se lleve a cabo el rescate por la Administración, el correspondiente acuerdo determinará los bienes concretos que se incluyen en el mismo, debiendo indemnizarse, en su caso, al concesionario, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración, aplicándose subsidiariamente la legislación sobre contratación administrativa.

*Subsección 5.<sup>a</sup> Regulación de la construcción de líneas ferroviarias que no hayan de formar parte de la Red Nacional Integrada, realizada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, mediante concesión a particulares o fórmulas de gestión interesadas o creación de Sociedades de economía mixta u otras fórmulas de gestión indirecta legalmente previstas*

Art. 247. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá contratar la construcción de las obras mediante la concesión de su ejecución a particulares, debiendo establecerse en el contrato las modalidades de contraprestación económica a percibir por el concesionario, bien sea mediante el cobro de tarifas de peaje por la utilización de la infraestructura a las Empresas o Entidades que efectúen transporte ferroviario, u otras que puedan establecerse.

2. Asimismo, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá efectuar la construcción mediante modalidades de gestión interesada, en cuyo supuesto se deberá estipular en el contrato la participación de la Administración y del empresario, tanto en las obligaciones inherentes a la construcción como en los beneficios que se obtengan, así como las formas de contraprestación, que podrán ser las del punto 1.

3. También podrá realizarse la construcción mediante Sociedad de economía mixta constituida al efecto entre el Estado y otras Empresas o Entidades públicas o privadas, que tome a su cargo la ejecución de las obras mediante la contraprestación que se fije, conforme a lo previsto en el punto 1.

4. Será igualmente posible la realización de las obras mediante la constitución de Consorcios entre el Estado y Comunidades Autónomas o Entes Locales o Entidades o Empresas privadas, u otras fórmulas legalmente previstas.

En todo caso, serán aplicables, en cuanto se adaptare a las peculiaridades de los respectivos contratos, las disposiciones de la legislación de contratos del Estado sobre contratación de la gestión de servicios y sobre contrato de obras.

*Subsección 6.<sup>a</sup> Recepción de las obras y autorización para la puesta en explotación*

Art. 248. 1. Una vez concluidas las obras se procederá, por parte de la Empresa constructora de la línea y a su cargo, con asistencia del personal de la Administración encargado de la dirección y control de aquéllas, a la realización del reconocimiento de la misma y a la elaboración de un plano detallado del ferrocarril y de todas sus instalaciones, así como a la redacción de una memoria descriptiva de las estaciones, puentes, túneles, viaductos y demás obras de fábrica y edificios que se hubieran construido.

2. La Empresa constructora de la línea hará entrega al órgano competente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de dos ejemplares del acta de replanteo y de cada uno de los documentos y planos que se mencionan en el punto anterior de este artículo.

3. Realizadas las operaciones a que se refieren los puntos anteriores se procederá a la recepción provisional de las obras por parte de la Administración, levantándose el acta correspondiente y comenzándose a computar el plazo de garantía, transcurrido el cual se realizará la recepción definitiva.

Art. 249. Previamente a la puesta en explotación del ferrocarril, cualquiera que haya sido el procedimiento de construcción, será necesario contar con una autorización del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en la que se declare que puede abrirse la línea de ferrocarril al tránsito público. Dicha autorización será otorgada a la vista del acta de reconocimiento de las obras y del material móvil, expedida por el personal encargado de la inspección y control de aquéllas.

## CAPITULO III

## Explotación de ferrocarriles de transporte público

SECCIÓN 1.<sup>a</sup> Procedimientos de explotación

Art. 250. 1. La explotación de líneas de ferrocarril de transporte público podrá llevarse a cabo a través de los siguientes procedimientos:

a) Explotación pública directa por la Administración, llevada a cabo por RENFE.

b) Explotación indirecta por Empresa privada o mixta, que únicamente procederá en relación con líneas que no formen parte de la Red Nacional Integrada, ya sea por Empresas titulares de la correspondiente concesión de construcción y explotación, cuando una y otra se lleven a cabo conjuntamente, de conformidad con lo previsto en la letra b) del punto 3 del artículo 157 de la LOTT, o bien cuando la Administración decida que la explotación de líneas ya existentes o que hayan sido previamente construidas a través de los procedimientos de gestión directa o indirecta previstos en el capítulo anterior, sea realizada por Empresas privadas o mixtas, conforme a lo establecido en la letra a) del punto 3 del artículo de la LOTT citado.

2. Las formas de explotación previstas en el punto anterior se entenderán sin perjuicio de la atribución de la explotación o de la participación en la misma o en sus resultados que, en su caso, resulte de los convenios previstos en el punto 2 del artículo 236 y de las fórmulas específicas de construcción a que se refiere el punto 3 del mismo artículo.

3. Las Empresas que tengan encomendada la explotación de servicios ferroviarios podrán utilizar para la misma medios propios y ajenos, siempre que en este último supuesto se respeten las limitaciones que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones a fin de garantizar la adecuada prestación del servicio.

Las Empresas ferroviarias podrán utilizar la colaboración de otras Empresas que dispongan de sus propios vagones u otros elementos de transporte y que contraten en nombre propio con los cargadores efectivos. La actuación de dichas Empresas estará sometida a las reglas que el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en su caso, determine a fin de procurar la adecuada prestación del servicio, si bien, salvo que dicho Ministro expresamente lo exija no habrán de ser agencias de transporte.

4. Las Empresas explotadoras de líneas ferroviarias podrán realizar, previa autorización de la Administración, las ampliaciones, construcción de variantes u otras modificaciones de la línea que no estén previstas en el título concesional y que resulten convenientes para una mejor prestación del servicio. La realización de las referidas actividades por parte de RENFE se ajustará a lo previsto en el artículo 240.2. Previa petición de la Empresa explotadora, y siempre que la utilidad social de las líneas o el interés público lo justifiquen, la Administración podrá efectuar por sí misma, sufragar o subvencionar, la realización de las actividades anteriormente citadas.

En las líneas explotadas mediante concesión administrativa las ampliaciones, construcciones y modificaciones a que se refiere el punto anterior, revertirán a la Administración con el resto de los elementos de la concesión cuando se produzca la extinción de ésta.

SECCIÓN 2.<sup>a</sup> EXPLOTACIÓN POR RENFE

Art. 251. 1. Corresponde a RENFE el ejercicio de las siguientes funciones:

a) Explotar los ferrocarriles comprendidos en la Red Nacional Integrada definida en el artículo 155 de la LOTT.

b) Explotar los ferrocarriles que, aun no formando parte de la Red Nacional Integrada, correspondan a la competencia del Estado y cuya gestión le sea encomendada por éste.

c) Explotar, en su caso, los ferrocarriles de competencia de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos, cuando éstos le encomienden dicha gestión y una vez que llegue a un acuerdo con dichas Entidades y suscriba con las mismas el correspondiente convenio, previa autorización del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. RENFE podrá efectuar, además, cuantas actuaciones mercantiles resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de las funciones reguladas en el punto anterior, pudiendo llevar a cabo cuantos actos de gestión o disposición sean precisos para el cumplimiento de las mismas.

Asimismo, podrá efectuar cuantas actividades comerciales e industriales estén relacionadas con las funciones a que se refiere el punto 1, incluso mediante la realización o participación en otros negocios, sociedades o Empresas.

Art. 252. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en aplicación de las directrices fijadas por el Gobierno, conforme al artículo 177 de la LOTT, establecerá, previa consulta con RENFE, las condiciones básicas de prestación de los servicios ferroviarios que haya de explotar RENFE. Esta asumirá su gestión con autonomía de actuación, que será todo lo amplia que permita la garantía del interés

público, la satisfacción de las necesidades sociales y la seguridad de los usuarios.

2. Cuando RENFE pretenda el cierre de alguna línea o servicio o la modificación de alguna otra condición básica de la explotación, entendiéndose por tal el cierre o transformación del uso de estaciones o la supresión de más de un 25 por 100 de los servicios en alguna línea o tramo de líneas, o cualquier otra medida que afecte de forma esencial a los usuarios, deberá solicitar la oportuna autorización del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que adoptará la correspondiente decisión, recabando al efecto el informe de las Comunidades Autónomas afectadas.

RENFE podrá llevar a cabo el cierre o modificación solicitados si en el plazo de dos meses el referido Ministerio no deniega expresamente la autorización u ordena el mantenimiento cauteloso del servicio en las condiciones hasta entonces prestado por no haber concluido el procedimiento tendente a la determinación de su procedencia.

3. RENFE queda autorizada para complementar el transporte ferroviario con el realizado por sí misma en un modo diferente, siempre y cuando éste sea antecedente o continuación de carácter complementario del realizado por ferrocarril por dicha Sociedad Estatal y ésta cumpla las condiciones y disponga de los títulos habilitantes de transporte público necesarios para realizar el transporte de que se trate. Queda, igualmente, autorizada a realizar funciones normalmente reservadas a las agencias de transporte, sin necesidad de la previa obtención del título habilitante correspondiente a éstas, contratando, en nombre propio, con transportistas debidamente autorizados, la realización en un determinado modo de transporte distinto al ferroviario de transportes que complementen al que ella realiza por ferrocarril.

Art. 253. 1. Serán aplicables a RENFE las normas incluidas en los artículos 265, 266 y 267 sobre derechos y obligaciones de los concesionarios en las explotaciones privadas, con las excepciones y adaptaciones establecidas en el capítulo V del título VI de LOTT y en esta Sección.

2. RENFE podrá realizar obras de conservación, entretenimiento y reposición de las líneas existentes y de sus instalaciones y demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación ferroviaria que le esté atribuida, sin necesidad de solicitar ningún tipo de autorización, permiso o licencia administrativa, debiendo comunicar las mismas al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones únicamente cuando su importancia o repercusión en el servicio lo justifique. Dichas actividades serán realizadas por RENFE con cargo a sus presupuestos de explotación.

Respecto a las nuevas obras realizadas por RENFE que no estén incluidas en el párrafo anterior y a la instalación o aplicación de redes propias de telecomunicaciones, será de aplicación el régimen previsto en los puntos 2, 3 y 4 del artículo 179 de la LOTT.

Art. 254. 1. RENFE establecerá las tarifas de los servicios cuya explotación le corresponda dentro de los límites determinados, en su caso, por la Administración, estando la intervención de ésta sometida al cumplimiento de las obligaciones incluidas en los convenios o tratados internacionales suscritos por España.

En la fijación de tales tarifas se deberán respetar, asimismo, las obligaciones que se deriven de la eventual inclusión de las mismas en alguna de las modalidades de intervención reguladas en la normativa general de precios.

Los límites tarifarios que en su caso establezca la Administración serán fijados previo informe de RENFE.

2. Las condiciones tarifarias que se impongan a RENFE por la Administración habrán de ser compatibles con la máxima autonomía de gestión que resulte posible, dentro de las limitaciones que las necesidades sociales y las obligaciones de servicio público, fundamentalmente en el transporte de viajeros de cercanías, hagan necesario establecer.

3. Serán, en todo caso, de aplicación, respecto al régimen tarifario de los servicios explotados por RENFE, las reglas previstas en los artículos 18 y 19 de la LOTT.

En la determinación de las tarifas si bien se procurará que las mismas cubran íntegramente los costes de explotación, podrán existir tarifas más bajas cuando concurran motivos económicos o sociales ligados a las peculiaridades de los tráficos ferroviarios a que se apliquen que así lo justifiquen.

Art. 255. La Administración, cuando existan motivos sociales que lo justifiquen, podrá imponer a RENFE obligaciones de servicio público, entendiéndose por tales aquellas que la Empresa no asumiría, o no lo haría en la misma medida y condiciones, si considerase exclusivamente su propio interés comercial.

Cuando se realice la imposición de obligaciones de servicio público, ya consistan las mismas en reducciones o bonificaciones tarifarias o en la prestación de servicios o realización de actividades económicamente no justificadas, el Estado compensará a RENFE del coste por el cumplimiento de las referidas obligaciones de servicio público, de conformidad con lo previsto en el artículo 182.2 de la LOTT.

Art. 256. 1. RENFE gestionará el servicio ferroviario que se le encomiende en forma conducente a la obtención del equilibrio económico-financiero de la explotación.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, el Estado otorgará a RENFE las subvenciones compensatorias de la insuficiencia econó-

mica de la explotación que en su caso resulten necesarias, conforme a los compromisos de gestión establecidos en el Contrato-Programa.

Art. 257. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones vigilará, mediante la inspección que a tal efecto se realizará a través de la Dirección General de Transportes Terrestres, que la prestación por parte de RENFE de los servicios que le corresponde explotar se realice conforme a las condiciones legalmente prescritas y, especialmente, las que afectan a las condiciones técnicas y tarifarias, relaciones con los usuarios, mantenimiento y calidad de los servicios y seguridad del tráfico. Dicha inspección se realizará conforme a lo dispuesto en el capítulo VI del título I de la LOTT, debiendo colaborar la propia RENFE en la misma.

2. Los resultados de la referida inspección no darán lugar a sanciones pecuniarias, pero serán puestos de manifiesto a los órganos administrativos competentes, a fin de que éstos adopten las medidas que resulten procedentes, de conformidad con lo que en el artículo 187 de la LOTT se prevé.

### SECCIÓN 3.ª: EXPLOTACIÓN INDIRECTA POR EMPRESA PRIVADA O MIXTA

Art. 258. La explotación indirecta de líneas ferroviarias de transporte público únicamente procederá en relación con líneas que no formen parte de la Red Nacional integrada, y se llevará a cabo, bien por las Empresas titulares de la correspondiente concesión de construcción y explotación, cuando una y otra se hagan conjuntamente o bien, cuando la Administración decida que la explotación de líneas ya existentes o que hayan sido previamente construidas a través de los procedimientos de gestión directa o indirecta previstos en el capítulo anterior sea realizada mediante gestión indirecta, por la Empresa que obtenga la necesaria concesión administrativa que le habilite para la misma, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 268.

Art. 259. 1. La duración de las concesiones de explotación de ferrocarriles se establecerá en el título concesional, teniendo en cuenta las previsiones sobre volumen de tráfico, plazos de amortización, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación, no pudiendo exceder de cincuenta años. Cuando finalice el plazo concesional sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado el mismo a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses.

2. Serán de aplicación a las concesiones de explotación similares reglas a las establecidas en el artículo 246.3, en cuanto a los supuestos de renuncia, caducidad o rescate.

3. La Administración, cuando exista riesgo de interrupción del servicio, o de no prestación del mismo en las condiciones establecidas, podrá intervenir su realización. En tal caso las consecuencias económica de la prestación continuarán correspondiendo al concesionario.

Cuando se produzca la intervención del servicio, la Administración podrá realizar la explotación del mismo utilizando los medios personales y materiales de la Empresa concesionaria.

Art. 260. 1. El otorgamiento de las concesiones administrativas de explotación de ferrocarriles se llevará a cabo mediante concurso.

2. Servirá de base al referido concurso el pliego de condiciones aprobado por la Administración, en el cual se incluirán los siguientes extremos:

Los servicios base que se hayan de prestar.

La clase y características del material que se haya de aportar.

Las funciones de mantenimiento y conservación que se hayan de realizar.

El canon concesional que, en su caso, haya de satisfacerse a la Administración como compensación de los gastos de construcción.

El plazo de duración.

La subvención o cualquier otro régimen de apoyo público que en su caso se establezca.

La fianza que haya de constituirse como garantía.

Las demás circunstancias que configuren la prestación del servicio.

3. Las condiciones establecidas en el pliego podrán tener el carácter de esenciales, requisitos mínimos u orientativos siendo a tal efecto de aplicación lo previsto en los puntos 3 y 4 del artículo 244.

Art. 261. 1. En la resolución del concurso y en la valoración de las distintas ofertas presentadas se tendrán en cuenta las circunstancias de todo orden que concurren en cada una de ellas y en las Empresas que las formulen, sin atender exclusivamente al contenido económico de aquellas, debiendo establecerse, con carácter general o en los pliegos de condiciones, criterios de valoración específicos.

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

Se entenderá que se produce la similitud de ofertas a que se refiere el párrafo anterior cuando, existiendo valoración cuantitativa, la oferta

del anterior concesionario mereciera una valoración que no difiera de la mejor de las restantes en más del 5 por 100 de la puntuación máxima posible.

2. En lo no previsto en esta sección será de aplicación, en relación con el correspondiente concurso y con la posterior prestación del servicio, análogas reglas a las establecidas en los artículos 72, 73 y 74 de la LOTT, y 68, 69, 70, 71, 72, 73 y 74 de este Reglamento y, subsidiariamente, la legislación de contratación administrativa.

Art. 262. 1. El servicio ferroviario deberá prestarse en las condiciones fijadas en el título concesional, el cual recogerá las establecidas en el pliego de condiciones con las precisiones o modificaciones ofrecidas por el adjudicatario que sean aceptadas por la Administración.

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

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

Art. 263. Cuando resulte adjudicataria de la concesión una Empresa distinta de la que hasta entonces hubiera explotado el servicio se observarán, respecto a la posible subrogación de la misma en las relaciones con los trabajadores de la anterior, las normas establecidas en la legislación laboral.

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

Art. 264. 1. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones aprobará los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración y explotación de las líneas, teniendo en cuenta en su elaboración las sugerencias que, en su caso, proporcionen las Empresas explotadoras de los servicios. Dichos reglamentos contendrán las prescripciones necesarias en orden a procurar la seguridad de la explotación. Regularán asimismo las relaciones de los usuarios con la Empresa que lleve a cabo la explotación del servicio.

2. Dicho Ministerio ejercerá, a través de la Dirección General de Transportes Terrestres, las funciones de inspección y control de la explotación de las líneas ferroviarias de transporte público explotadas por Empresas privadas o mixtas de forma análoga a la establecida en el artículo 257, punto 1, en relación con los servicios explotados por RENFE. Las referidas actuaciones darán lugar, en su caso, a la imposición de las sanciones que resulten procedentes.

Art. 265. 1. Los titulares de las concesiones de construcción y explotación de ferrocarriles de transporte público, así como de las que únicamente se refieran a la explotación, tendrán los siguientes derechos:

a) Utilización de los terrenos por los que haya de discurrir la línea cuando corresponda a la Administración la aportación de los mismos según lo previsto en la correspondiente concesión.

b) Realización, en nombre de la Administración, de las funciones de policía que les atribuya el ordenamiento vigente.

c) Percibir, mientras dure la concesión, el abono del precio del transporte por parte de los usuarios, con sujeción a las tarifas autorizadas por la Administración.

d) Otorgamiento, por la Administración competente, de las concesiones o autorizaciones de dominio público, o de servicio público, que resulten necesarias para realizar la explotación del servicio.

e) Aplicación del régimen especial previsto en el artículo 27 de la LOTT.

f) Elección, sin otras restricciones que las que impongan las disposiciones vigentes, del personal de todas clases para realizar la construcción y explotación de las líneas, organización de este personal y de todo lo concerniente al régimen interior de la Empresa.

g) Los demás que por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se determinen, a fin de asegurar la viabilidad y adecuada prestación del servicio.

2. Asimismo, las Empresas a que se refiere el punto anterior tendrán derecho a las subvenciones, aprovechamiento de obras públicas u otras ayudas administrativas que, por fundadas razones de interés público, en su caso, estén previstas originariamente en los respectivos títulos concesionales o posteriormente se les concedan.

En todo caso tendrán derecho a percibir las compensaciones por obligaciones de servicio público que les sean impuestas en los mismos términos previstos para RENFE en el artículo 255.

Art. 266. 1. Las Empresas concesionarias de explotaciones ferroviarias podrán realizar por sí, o a través de terceros mediante contrato, la utilización de los terrenos, instalaciones y dependencias de la línea para actividades diferentes a la del transporte, pero complementarias o compatibles con ésta.

La Administración podrá prohibir o condicionar dichas actividades cuando las mismas puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resulten contrarias al interés público.

2. Las empresas que exploten ferrocarriles de transporte público no precisarán de autorizaciones, permisos o licencias administrativas para las obras de conservación y entretenimiento de sus líneas e instalaciones y demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación ferroviaria.

Respecto a las obras nuevas, no incluidas en el párrafo anterior, será de aplicación el mismo régimen previsto en los puntos 2 y 3 del artículo 179 de la LOTT.

3. Asimismo, dichas empresas podrán disfrutar de los beneficios fiscales previstos en la legislación vigente para las carreteras en régimen de concesión. Tales beneficios sólo podrán ser otorgados por el Gobierno mediante Real Decreto y con los condicionamientos establecidos en dicha legislación.

4. El régimen establecido en este artículo y en el anterior será aplicable a las empresas explotadoras de ferrocarriles públicos, cualquiera que sea la naturaleza de las mismas y el régimen jurídico conforme al que se realice la explotación, salvo que resulte incompatible con éste.

Art. 267. 1. Los titulares de las concesiones a que se refiere el artículo anterior tendrán las siguientes obligaciones:

- Observar las normas que, respecto al servicio, su calidad o seguridad, dicte la Administración.
- Respetar los límites tarifarios establecidos.
- Cumplir y hacer cumplir las normas de policía de ferrocarriles.
- Facilitar el control e inspección por parte de la Administración.
- Cumplir las demás obligaciones generales que establezca la legislación vigente, así como las de carácter específico establecidas en el título concesional.

2. Cuando no se establezca expresamente lo contrario en el correspondiente título concesional, las funciones de mantenimiento, conservación y reparación de la línea serán por cuenta del concesionario, estando éste obligado en todo caso a mantener la línea, sus instalaciones, dependencias y material móvil, en un estado idóneo de conservación.

#### SECCIÓN 4.ª OTRAS FORMAS DE EXPLOTACIÓN INDIRECTA

Art. 268. 1. No obstante el procedimiento ordinario de carácter concesional previsto en la sección anterior, cuando se den circunstancias especiales que lo justifiquen, las cuales deberán acreditarse en el expediente, la Administración podrá acordar que la explotación del servicio se realice a través de cualquiera de las demás formas de gestión previstas en el artículo 60 de la Ley de Contratos del Estado.

2. Especialmente, la Administración podrá encomendar o contratar directamente la explotación con sociedades mixtas en las que participen empresas privadas, la propia Administración y/o RENFE u otras empresas públicas, siempre que por las características de las obras, la magnitud de la inversión y el riesgo empresarial existente ello resulte conveniente, pudiendo ser la participación pública minoritaria.

La sociedad de economía mixta deberá aparecer como parte contratante ante el Estado, con las obligaciones y derechos propios del concesionario de servicios públicos.

Si el Estado adquiriese participación de capital en una sociedad que explote servicios ferroviarios, se regulará la adquisición por la Ley del Patrimonio del Estado.

3. Cuando el contrato se verifique bajo la modalidad de gestión interesada, se determinará en el mismo la forma de realización de la gestión, previéndose la participación pública en la misma, el régimen de obligaciones recíprocas y, en especial, las responsabilidades que incumban al empresario.

Se podrá estipular un beneficio mínimo en favor de cualquiera de las partes asociadas, atendiendo a los resultados de la explotación.

La gestión interesada a que se refiere este punto podrá referirse exclusivamente a la explotación o a la construcción y explotación conjuntas.

4. Podrán establecerse asimismo otras fórmulas de participación en la explotación o en sus resultados, de acuerdo con los convenios a que se refiere el punto 2 del artículo 236.

### CAPÍTULO IV

#### Construcción y explotación de ferrocarriles de transporte privado y de apartaderos

##### SECCIÓN 1.ª FERROCARRILES DE TRANSPORTE PRIVADO

Art. 269. 1. Los ferrocarriles de transporte privado deberán cumplir análogas condiciones a las reguladas en los artículos 102 de la LOTT y 157 y 158 de este Reglamento en relación con el transporte privado por carretera; en caso contrario tendrá la consideración de transporte público, debiendo someterse al régimen jurídico de éste.

2. Para el establecimiento de una línea de ferrocarril de transporte privado será necesario obtener previamente la correspondiente autorización administrativa que habilite para el mismo.

Dicha autorización será otorgada por la Dirección General de Transportes Terrestres.

3. Las solicitudes de autorización para el establecimiento de líneas de ferrocarril de transporte privado se presentarán ante la Dirección General de Transportes Terrestres, acompañadas del proyecto a que se refiere el artículo siguiente.

4. No serán de aplicación las prescripciones de esta sección a los ferrocarriles de transporte privado que discurren íntegramente dentro del recinto de la empresa que los utilice.

Art. 270. 1. Requisito previo para el otorgamiento de la autorización a que se refiere el artículo anterior será la presentación de un proyecto en el que habrán de incluirse, como mínimo, una memoria explicativa con la descripción del trazado, un plano general y perfil también general, las obras que hayan de realizarse, y el presupuesto de las mismas.

2. Además de las circunstancias que, como mínimo, establece el punto anterior de este artículo, la Administración podrá exigir que figuren en el correspondiente proyecto aquellas otras señaladas en los artículos 226 y 227 de este Reglamento para las líneas ferroviarias de transporte público.

3. Serán de aplicación en el otorgamiento de las autorizaciones para el establecimiento de los ferrocarriles de transporte privado los trámites procedimentales establecidos en el artículo 228.

Art. 271. 1. Cuando el establecimiento de una línea de ferrocarril de transporte privado resulte conveniente para el interés público o implique una repercusión socialmente beneficiosa, podrá autorizarse al interesado para que utilice los terrenos de dominio público que resulten necesarios y, en su caso, para adquirir los de propiedad privada a través del procedimiento de expropiación forzosa, en el que tendrá la condición de beneficiario.

Cuando fuera precisa la expropiación prevista en el párrafo anterior, actuará como expropiante el órgano competente para la autorización del ferrocarril.

2. Si la línea discurrese sobre terrenos de dominio público, el interesado, antes de comenzar los trabajos, prestará en fianza una cantidad equivalente al 4 por 100 del presupuesto de las obras que hubieren de ejecutarse sobre dichos terrenos. La mitad de dicha fianza será devuelta cuando se justifique haber realizado las obras de acuerdo con lo autorizado, debiendo mantenerse el resto como garantía del cumplimiento de las condiciones de explotación y utilización establecidas en la correspondiente autorización.

3. Si la línea hubiera de discurrir por terrenos de propiedad privada, el interesado dirigirá a la Dirección General de Transportes Terrestres, además de los documentos que constituyen el proyecto, una solicitud acompañada de la documentación que el peticionario considere del caso para probar la necesidad de la expropiación, así como una relación de los propietarios cuyas fincas hubieran de ser ocupadas.

Art. 272. 1. Las autorizaciones para el establecimiento de las líneas ferroviarias de transporte privado podrán otorgarse por un número de años determinado o con carácter indefinido, pudiendo en este último caso ser revocadas cuando cambien las circunstancias que justificaron su otorgamiento.

En todo caso, las autorizaciones podrán revocarse cuando, sin existir causa justificada, las obras no se inicien en el plazo de un año, permanezcan interrumpidas este mismo plazo, o se paralice por idéntico tiempo la prestación del servicio.

2. Concedida la correspondiente autorización de establecimiento del ferrocarril su titular, sin perjuicio de lo previsto en el artículo siguiente, podrá construir y explotar el mismo de acuerdo con las condiciones autorizadas, sin otras restricciones que las que se refieran a la seguridad y salubridad pública y a las condiciones de seguridad, policía o cualesquiera otras que se le impongan en la pertinente autorización para el uso del dominio público que, en su caso, se le hubiera concedido.

Art. 273. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá determinar la aplicación a los ferrocarriles de transporte privado, en lo no expresamente previsto para ellos en este Reglamento y en cuanto sea compatible con su específica naturaleza, de las disposiciones que, sobre tramitación de proyectos, construcción y explotación de líneas, ejecución y conservación de obras, policía y vigilancia y cualesquiera otros aspectos, se refieran o afecten a las líneas ferroviarias de transporte público, realizando, en su caso, a tal efecto las adaptaciones que resulten precisas.

##### SECCIÓN 2.ª CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE APARTADEROS DE TITULARIDAD PRIVADA QUE COMPLEMENTAN FERROCARRILES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 274. 1. La construcción y explotación de apartaderos de titularidad privada que sirvan para complementar ferrocarriles de transporte público deberán ser autorizadas por la Dirección General de Transportes Terrestres. Para el otorgamiento de dicha autorización será

necesario, como regla general, el previo acuerdo de la Empresa que pretenda el establecimiento del apartadero con la Empresa explotadora del ferrocarril, realizándose la correspondiente petición a la Administración por esta última.

La autorización para el establecimiento del apartadero se entenderá otorgada si la Administración no se pronuncia sobre la petición del mismo en el plazo de un mes.

2. No obstante lo anterior, si la Empresa explotadora del ferrocarril no diese su conformidad a la construcción del apartadero, la Empresa que pretenda éste podrá realizar la correspondiente petición de forma directa a la Dirección General de Transportes Terrestres, la cual podrá autorizar el establecimiento del apartadero y determinar, en su caso, la obligatoriedad de dar servicio al mismo siempre que resulte justificado que ello no implica perjuicios a la explotación ferroviaria, manteniéndose el equilibrio económico de la misma.

3. Junto con la solicitud de autorización se presentará, ante la Dirección General de Transportes Terrestres, el proyecto redactado en los términos establecidos en el artículo 270 de este Reglamento para los proyectos de ferrocarriles de transporte privado.

4. La correspondiente autorización administrativa determinará las condiciones de construcción y, en su caso, de utilización del apartadero.

Art. 275. 1. La ejecución de las obras de construcción de los apartaderos se llevará a cabo en forma similar a la establecida en este Reglamento para los ferrocarriles de transporte privado.

2. La Empresa ferroviaria adoptará las medidas necesarias para garantizar el servicio y la seguridad de la línea afectada durante la ejecución de las obras.

Art. 276. Cuando el establecimiento de un apartadero resulte conveniente para el interés público o implique una repercusión socialmente beneficiosa, podrá autorizarse la utilización para su construcción de los terrenos de dominio público que resulten necesarios y, en su caso, la adquisición de los de propiedad privada a través del procedimiento de expropiación forzosa, en el que su titular tendrá la condición de beneficiario.

Art. 277. En cuanto a la financiación de los gastos de construcción del apartadero, propiedad de las instalaciones, régimen de su utilización y demás relaciones económicas y jurídicas entre la Empresa titular del apartadero y la Empresa ferroviaria, se estará a lo que entre las mismas se pacte, salvo que la Administración establezca expresamente condiciones específicas, las cuales, en todo caso, deberán respetar el equilibrio económico de la explotación.

## TITULO VIII

### Policía de Ferrocarriles

#### CAPITULO PRIMERO

##### Disposiciones generales

Art. 278. 1. Se regularán por lo dispuesto en este Título:

a) Las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril, según sean zonas de dominio público, servidumbre o afección.

b) Las condiciones generales y obligaciones de los usuarios en la utilización de los transportes ferroviarios.

c) Las prescripciones en orden a preservar de toda clase de daños o deterioros las vías, las obras de fábrica e instalaciones y los demás elementos necesarios para la explotación, así como las relativas a las operaciones de conservación y mantenimiento de los mismos.

d) Las prohibiciones que tiendan a evitar toda clase de daños, riesgos y peligros para las personas como consecuencia del funcionamiento del ferrocarril.

e) Las prohibiciones necesarias para no interrumpir el libre tránsito ferroviario.

f) La concreción de las sanciones correspondientes a las distintas infracciones de la regulación del transporte ferroviario, de acuerdo con los límites y condiciones establecidos en la LOTT.

2. En lo no previsto en este Título y en las disposiciones reglamentarias que específicamente se dicten, serán de aplicación en relación con las cuestiones a que se refiere el punto anterior las normas y disposiciones reguladoras del uso y defensa de las carreteras correspondientes a dichas cuestiones, asimilándose a estos efectos los ferrocarriles, salvo indicación expresa realizada en el título de concesiones concretas, a las autovías.

3. El ejercicio de las funciones administrativas de otorgamiento de las autorizaciones e imposición en su caso de las sanciones previstas en este Título, con excepción de las que correspondan a las infracciones de las Empresas ferroviarias, será realizado por los Gobernadores Civiles o Delegados del Gobierno de la provincia en donde se desarrolle la actividad a autorizar o se haya cometido la correspondiente infracción, cabiendo contra sus decisiones recurso de alzada ante el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

La imposición de las sanciones que correspondan a infracciones de las Empresas ferroviarias será realizada por la Dirección General de Transportes Terrestres.

Art. 279. 1. Las normas técnicas a las que haya de sujetarse la explotación de los ferrocarriles, especialmente aquellas referentes a la circulación con las que deba salvaguardarse la seguridad de los usuarios, serán aprobadas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, oídos los representantes de las Empresas ferroviarias.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones o exigencias de los ferrocarriles lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación de determinados ferrocarriles o a la utilización de los mismos.

## CAPITULO II

### Delimitación de los terrenos inmediatos al ferrocarril

Art. 280. 1. Son de dominio público los terrenos ocupados por la explanación de la línea férrea, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto su correcta explotación, y una franja de ocho metros de anchura a cada lado de la misma. Estos terrenos de dominio público se determinan midiendo a cada lado y desde el carril exterior que se toma como referencia, una zona que llega hasta la arista exterior de la explanación, a la que se añade una segunda zona a partir de la citada arista, de ocho metros de anchura, medida en horizontal y perpendicularmente al carril exterior correspondiente.

A efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior:

Se considera explanación la franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

Se considera arista exterior de la explanación la intersección del pie del talud del terraplén o línea de coronación de trinchera o desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento con el terreno natural.

Se consideran elementos funcionales e instalaciones de un ferrocarril todos los bienes, medios o zonas permanentemente afectados a la conservación del mismo o a la explotación del servicio público ferroviario, tales como paseos, bermas, cunetas, cerramientos, accesos a pasos a nivel, barreras y semibarreras, transmisiones, conectores, canalizaciones superficiales, subterráneas o aéreas, casetas, casillas, transformadores, substaciones, líneas de alimentación, línea aérea de contacto y otros análogos.

2. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras y obras similares, se tomará como arista exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno.

Excepcionalmente, cuando se trate del túneles y viaductos o puentes, el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y previo informe de los municipios afectados, podrá determinar la reducción de la zona de dominio público, sin que en ningún caso pueda ésta ser inferior a dos metros medidos desde la arista exterior de la explanación o, en su caso, desde el exterior de los soportes de la estructura. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

En la determinación de la zona de dominio público en el caso de túneles, se tendrán en cuenta las características geotécnicas del terreno y la altura del mismo sobre el túnel.

Art. 281. 1. La zona de servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la línea férrea, delimitadas interiormente por la zona de dominio público, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 20 metros, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores a la explanación.

2. La zona de afección de la línea férrea consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por los límites externos de las zonas de servidumbre, y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exterior de la explanación, a una distancia de 50 metros medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía férrea desde las aristas exteriores de la explanación.

3. Las distancias previstas en los dos puntos anteriores para definir las zonas de servidumbre y de afección podrán ser modificadas para casos concretos por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, siempre que se acredite la necesidad de la modificación y no se ocasiona perjuicio a la regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril.

Art. 282. En suelo calificado como urbano por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias establecidas en los artículos anteriores para la protección del ferrocarril serán de cinco metros para la zona de dominio público, ocho metros para la de servidumbre y 25 metros para la de afección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasiona perjuicio a la regularidad, conservación y libre tránsito del ferrocarril, sin que la correspondiente a dominio público pueda ser inferior a dos metros.

## CAPITULO III

## Limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril

Art. 283. 1. Sólo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público del ferrocarril cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario, o bien cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, previa autorización del órgano administrativo competente sobre el ferrocarril, oída la Empresa titular de la línea.

2. Excepcionalmente, y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

3. El órgano administrativo competente sobre el ferrocarril podrá delegar el otorgamiento de las autorizaciones a que se refieren los puntos anteriores en la Empresa titular de la línea.

Art. 284. 1. Dentro de la zona de servidumbre no podrán realizarse nuevas edificaciones ni reedificaciones, salvo que, excepcionalmente, dadas las circunstancias concurrentes y la justificación de no perjudicar al ferrocarril, la Empresa explotadora del mismo así lo autorice, dando su previa conformidad a las mismas.

2. Para la realización de obras distintas de las previstas en el punto anterior, o de cualquier otra actividad que haya de atravesar la vía o que implique alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, en la zona de servidumbre, se requerirá autorización previa de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate, previa justificación de que dichas obras o actividades no implican perjuicio alguno al ferrocarril.

Art. 285. 1. La Empresa titular de la línea podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio del ferrocarril y, en particular, para cualquiera de las finalidades siguientes:

a) Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinadas a obras de construcción, reparación o conservación de la línea férrea, de sus elementos funcionales e instalaciones.

b) Depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que por cualquier causa, se encuentren en la línea férrea y constituyan obstáculos o peligro para la circulación.

c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería o cualquier otra razón.

d) Encauzar aguas que discurran por la línea férrea.

e) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, obteniendo, en su caso, las autorizaciones que correspondan.

f) Establecer el paso de conducciones de agua, eléctricas o de otro tipo, obteniendo, en su caso, las autorizaciones que correspondan.

g) Abrir temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea férrea que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea, de sus elementos funcionales e instalaciones.

h) Acceder, incluso abriendo caminos, a puntos concretos de la línea férrea en caso de incidencia o accidente.

2. En los casos b), c) y d) del punto anterior no se requerirá notificación previa por parte de la Empresa titular de la línea al propietario ni al poseedor del inmueble para la utilización temporal de terrenos en zona de servidumbre.

En los casos a), e), f), g) y h) de dicho punto, la Empresa titular de la línea deberá notificar previamente, al propietario o poseedor afectado, la resolución de ocupar, plazo de ocupación, finalidad de la ocupación y designación de la persona o Entidad beneficiaria de la ocupación.

3. Serán indemnizables la ocupación temporal de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización. Las demás prohibiciones, limitaciones, servidumbres y afecciones sobre la utilización de la zona de servidumbre que no causen perjuicios económicos tienen la naturaleza de limitaciones generales de la propiedad en favor del servicio público ferroviario, y no serán objeto de indemnización.

Art. 286. 1. Para construir y reedificar en la zona de afección, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique limitaciones al ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización de la Empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

2. La denegación de la autorización deberá fundarse en perjuicios evidentes para la seguridad del ferrocarril, en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea férrea en un futuro no superior a diez años, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras solicitadas pudieran afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o explanación.

3. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de afección, no requiriéndose a tal efecto autorización previa alguna, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

Art. 287. 1. Queda prohibida la plantación de arbolado en zona de dominio público, pudiendo autorizarse en zona de servidumbre y afección, siempre que no perjudiquen la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni originen inseguridad vial en pasos a nivel.

2. La tala de arbolado en las zonas de servidumbre y afección deberá autorizarse, y sólo se denegará cuando pueda perjudicar al ferrocarril por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de taludes, o por otras razones fundadas que así lo justifiquen.

3. No se autorizará el establecimiento de líneas eléctricas de alta tensión dentro de la zona de servidumbre.

4. Las líneas eléctricas de baja tensión, telefónicas y telegráficas podrán autorizarse dentro de la zona de servidumbre, siempre que la distancia del poste a la arista de pie de terraplén o de desmonte no sea inferior a vez y media su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces aéreos.

5. En los cruces aéreos con líneas eléctricas, el galíbo será suficiente para garantizar, entre la línea férrea, electrificada o no, y la línea eléctrica con la que se cruce, el cumplimiento de las condiciones establecidas en la reglamentación de líneas eléctricas de alta y baja tensión.

6. Las conducciones subterráneas no se autorizarán por zonas de dominio público o servidumbre salvo que, por tratarse de travesías de poblaciones o por las especiales circunstancias concurrentes, no exista otra solución técnica factible.

7. Las obras por cruces subterráneos requerirán del correspondiente control por parte de la Empresa titular de la línea. Las obras de cruce tendrán la debida resistencia, dejarán la explanación en iguales condiciones en que estaba y se ejecutarán de forma que produzca las menores perturbaciones al tráfico ferroviario.

8. La Empresa titular de la línea o, en su caso, la Administración podrán imponer, al autorizar alguna obra o actividad en las zonas de dominio público, servidumbre o afección, las medidas de protección necesarias y, en su caso, la construcción de cerramientos y su tipo.

9. La construcción de muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes en zona de afección deberá ser autorizada por la Empresa titular de la línea. Dicha Empresa podrá asimismo, con carácter excepcional, autorizar dicha construcción en la zona de servidumbre, siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de acarrear perjuicios al ferrocarril. En estos casos se deberá presentar a la Empresa titular de la línea, junto con la petición, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de aguas pluviales, y su influencia en la seguridad en la circulación.

10. La construcción de nuevas urbanizaciones y centros o establecimientos tales como hospitales, centros deportivos, docentes, culturales u otros equipamientos equivalentes, implicará la obligación de construir un cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, cuando el acceso a aquellos conlleve la necesidad de cruzar una línea férrea, siendo el coste de tal construcción y, en su caso, supresión, de cuenta del promotor de la urbanización o establecimiento. En cualquier caso, la Entidad promotora presentará un proyecto específico de los accesos a la misma, incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre las zonas de dominio público, servidumbre y afección del ferrocarril.

11. El otorgamiento de las autorizaciones previstas en este artículo corresponderá a la Empresa titular de la línea.

Art. 288. 1. Cuando las autorizaciones previstas en los artículos 283, 284, 285, 286 y 287 fueran denegadas, los solicitantes podrán reiterar la correspondiente petición ante el Gobernador civil o Delegado del Gobierno de la provincia de que se trate, el cual resolverá lo procedente, previo informe de la Empresa titular de la línea y teniendo en cuenta las reglas que, en su caso, determine el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. Los Gobernadores civiles competentes y, en todo caso, la Dirección General de Transportes Terrestres podrán prohibir o condicionar el ejercicio de las obras o actividades a que se refieren los artículos 283, 284, 285, 286 y 287, aun mediando la conformidad de la Empresa ferroviaria, cuando las mismas puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resulten contrarias al interés público, cabiendo contra la decisión adoptada los recursos administrativos y jurisdiccionales legalmente previstos, cuya interposición podrá realizarse tanto por los peticionarios como por la Empresa titular de la línea.

3. La prohibición genérica de construir en la zona de servidumbre, así como la denegación de la construcción solicitada en la zona de afección, que correspondan a líneas, ampliaciones o variantes de nuevo establecimiento, serán indemnizables, excepto si los propietarios pudieran concentrar en los terrenos de su propiedad colindantes con éstos y situados fuera de la correspondiente zona el volumen de edificación autorizado.

4. Para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en los artículos 283, 284, 285, 286 y 287 deberán cumplirse los siguientes trámites:

a) Presentación de solicitud por el interesado ante la Empresa titular de la línea o, en su caso, ante el órgano administrativo competente, acompañada de la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación a realizar.

b) En caso de urbanizaciones, construcciones aisladas industriales, líneas aéreas, conducciones subterráneas, redes de abastecimiento y saneamiento, obras que incidan en el libre curso de las aguas y otras obras de importancia suficiente a juicio de la Empresa titular de la línea, el proyecto redactado deberá comprender cuantos estudios, planos y demás documentos se estimen necesarios para la completa y precisa definición de las actuaciones solicitadas en su relación o influencia con el ferrocarril.

c) Examinada la documentación presentada, la Empresa titular de la línea podrá requerir la complementaria que considere pertinente para la resolución.

5. El otorgamiento de las autorizaciones a que se refieren los artículos 283, 284, 285, 286 y 287 podrá conllevar la obligación del autorizado de pagar a la Empresa titular de la línea los gastos que el estudio, tramitación y seguimiento de la misma conlleven, pero no podrá condicionarse al pago de una compensación económica por el ejercicio de la actividad autorizada.

Art. 289. 1. El correspondiente Gobernador civil o Delegado del Gobierno, de oficio o a instancia de la Empresa titular de la línea o de cualquier otro interesado y, en todo caso, previo informe de aquella, dispondrá la paralización de las obras y la suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

2. El citado órgano efectuará la adecuada comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustasen a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.

3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

Art. 290. 1. Las nuevas líneas de ferrocarriles interurbanos que sean establecidas deberán hallarse cerradas por ambos lados de la vía en el cruce de zonas calificadas como suelo urbano y urbanizable programado.

Las Empresas titulares de líneas ferroviarias que en el momento de la entrada en vigor de este Reglamento atraviesen zonas de suelo urbano o urbanizable programado realizarán el cierre de las mismas con la máxima urgencia que sus disponibilidades financieras les permitan. A propuesta o previo informe de los correspondientes Ayuntamientos, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá establecer plazos concretos máximos para el cierre de determinados tramos.

2. La calificación de un suelo rústico por el que discurre el ferrocarril como urbano o urbanizable programado llevará implícita la obligación por parte de los propietarios de dicho suelo de realizar el correspondiente cerramiento cuando se realicen las actuaciones urbanísticas consecuentes a dicha calificación, o antes si, por razones de seguridad, así lo dispone el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a propuesta o previo informe del correspondiente Ayuntamiento.

Los referidos propietarios y las personas o Entidades que les sustituyan en la titularidad de los correspondientes terrenos vendrán obligados a realizar la adecuada conservación de los cerramientos.

3. Los cerramientos que pretendan realizar los propietarios en las zonas de servidumbre y afección ubicadas fuera de los terrenos calificados como suelo urbano o urbanizable programado o no, a que se refiere el punto anterior, precisarán de la autorización de la Empresa titular de la línea, que determinará el tipo de cerramiento a realizar.

Art. 291. 1. Los planes parciales de ordenación urbana correspondientes a sectores de suelo urbanizable, programado y no programado, cruzados por o inmediatos a las vías férreas, llevarán a cabo la correspondiente regulación respetando las limitaciones impuestas por la legislación especial ferroviaria.

En dichos planes deberá preverse la dedicación a usos ferroviarios y consiguiente no edificabilidad de los terrenos necesarios para la transformación de los cruces al mismo nivel de carreteras con líneas ferroviarias en pasos a distinto nivel.

2. Las autorizaciones que de conformidad con lo dispuesto en este capítulo corresponde otorgar a la Empresa titular de la línea o, en su caso, a la Administración de Transportes serán exigibles con carácter previo y con independencia de las que, en su caso, correspondan a las Comunidades Autónomas, a los Ayuntamientos o a otros órganos administrativos, en materias de su competencia.

## CAPITULO IV

### Entrada y tránsito de personas y vehículos en las líneas férreas

Art. 292. Salvo autorización otorgada expresamente para ello, no podrá realizarse la entrada y tránsito de personas por las vías férreas, habiendo de producirse el cruce de las mismas por los lugares determinados al efecto, conforme a lo previsto en la normativa reguladora de los pasos a nivel y con las limitaciones o condiciones que en relación con su utilización se establezcan.

Idéntico régimen será de aplicación para toda clase de vehículos cuya entrada, estacionamiento o tránsito por dichas vías se pretenda.

## CAPITULO V

### Prohibiciones y obligaciones en la utilización de los transportes ferroviarios

Art. 293. 1. Queda prohibido a los usuarios del ferrocarril:

1. Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los coches.

2. Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas previstos para uso exclusivo del personal de la empresa explotadora.

3. Hacer uso sin causa justificada de los mecanismos de parada de los trenes.

4. Permanecer en las instalaciones ferroviarias fuera del horario en que esté prevista su utilización por los usuarios.

5. Distribuir propaganda, pegar carteles, mendigar, organizar rifas o juegos de azar y vender bienes o servicios en los trenes, instalaciones y dependencias de la línea, sin autorización de la empresa explotadora; y, en general, mantener actividades o efectuar acciones que por su naturaleza puedan perturbar a los usuarios y alterar el orden público.

6. Abandonar el tren o subir al mismo, salvo causa justificada, fuera de las paradas establecidas al efecto.

7. Subir al tren o bajar del mismo, estando éste en movimiento.

8. Penetrar en las cabinas de conducción de los trenes, locomotoras u otros lugares del material motor, rodante o instalaciones reservados para uso exclusivo de los agentes ferroviarios o personas autorizadas.

9. Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.

10. Fumar en lugares distintos de los habilitados a tal fin en los coches y locales en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.

11. Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización según la tarifa aplicable.

12. Todo comportamiento que implique peligro para la integridad física de los demás usuarios o pueda considerarse molesto u ofensivo para éstos o para los agentes del ferrocarril.

13. Las acciones que puedan implicar deterioro o causar suciedad en los trenes o instalaciones o, en general, que perjudiquen los intereses del ferrocarril o de las empresas explotadoras.

2. Los usuarios deberán atender las indicaciones que formulen los agentes ferroviarios en relación a la correcta prestación del servicio, así como a lo indicado a tal fin en los carteles colocados a la vista en instalaciones y coches.

3. Deberán respetarse por los usuarios las obligaciones establecidas en los reglamentos de utilización y en los contratos-tipo de transporte ferroviario que, en su caso, apruebe la Administración.

Art. 294. Queda prohibido:

1. Manipular o dañar cualquier elemento del ferrocarril directamente relacionado con la normal y segura circulación.

2. Manipular o destruir, de forma directa o indirecta, cualquier obra o instalación fija o móvil, o cualquier elemento funcional del ferrocarril.

3. Lanzar o depositar objetos o materiales de cualquier naturaleza, o realizar vertidos en cualquier punto de la vía y sus aledaños e instalaciones anejas, dentro de la zona de dominio público, o al paso de los trenes.

4. Cualquier acto que pueda representar peligro para la seguridad del ferrocarril, sus usuarios, empleados, medios e instalaciones de todo tipo.

## CAPITULO VI

### Régimen sancionador

Art. 295.1. Se sancionará con multa de 5.000 a 86.000 pesetas:

a) La tala de arbolado sin autorización en las zonas de servidumbre y afección, si no se perjudica al ferrocarril.

b) El incumplimiento de las prohibiciones y mandatos previstos en el artículo 293, siempre que aquél no pueda representar peligro para la seguridad del ferrocarril, sus usuarios, empleados, medios e instalaciones de todo tipo.



2. Se sancionará con multa de 86.001 a 172.000 pesetas:

- a) Realizar construcciones o reedificaciones, o cualquier tipo de obra o actividad distinta de las anteriores, en la zona de afección, sin previa autorización de la empresa titular de la línea o incumpliendo alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.
- b) Realizar plantaciones de arbolado en la zona de servidumbre o afección sin la autorización requerida, cuando no se den las circunstancias previstas en el apartado c) del punto 3 de este artículo.
- c) La entrada y tránsito de personas por la vía férrea, fuera de los lugares determinados al efecto.
- d) Realizar las actuaciones a que se refiere el apartado a) de este artículo, cuando se produzca la posterior legalización de las mismas.

3. Se sancionará con multa de 172.001 a 345.000 pesetas:

- a) Realizar cualquier obra, construcción u otra actividad en la zona de dominio público o servidumbre, sin previa autorización o incumpliendo alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, salvo que fuere posible su legalización posterior, en cuyo caso se sancionarán conforme a lo previsto en el párrafo d) del punto anterior.
- b) Realizar usos en la zona de servidumbre que sean incompatibles con la seguridad ferroviaria.
- c) Realizar plantaciones de arbolado en zona de dominio público o en zona de servidumbre y afección cuando perjudiquen la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales.
- d) La tala de arbolado sin autorización en las zonas de dominio público, servidumbre y afección, cuando por variar el curso de las aguas, producir la inestabilidad de taludes u otras causas puedan producirse perjuicios al ferrocarril.
- e) La entrada y tránsito de vehículos por la vía férrea, fuera de los lugares determinados para producirse el cruce.
- f) El incumplimiento de las prohibiciones tipificadas en el artículo 294, en todo caso, así como de las tipificadas en los puntos 1, 2, 3, 8 y 12 del artículo 293, cuando tal incumplimiento pueda representar peligro para la seguridad del ferrocarril, sus usuarios, empleados, medios e instalaciones de todo tipo.

4. La imposición de las sanciones a que se refieren los puntos anteriores implicará, asimismo, la demolición de lo indebidamente construido, salvo que se hubiere producido su legalización posterior y, en todo caso, la restitución de los elementos y terrenos adscritos al ferrocarril a la situación anterior, siendo los gastos ocasionados por ello por cuenta de quien hubiera cometido la infracción.

5. La graduación de las sanciones establecidas en los puntos anteriores, dentro de los límites señalados, se efectuará atendiendo a los años y perjuicios producidos, al riesgo creado, a la intencionalidad del causante y a la reiteración en la comisión de las conductas sancionadas. Cuando la comisión de una infracción sea susceptible de estar incluida en más de uno de los puntos o apartados anteriores, se impondrá únicamente la sanción de mayor cuantía de las previstas.

Art. 296. 1. Los titulares de concesiones o autorizaciones de transporte ferroviario que incumplan las condiciones esenciales de la concesión o autorización o realicen infracciones de las normas aplicables a los ferrocarriles que supongan un riesgo para la seguridad pública o impliquen un perjuicio de consideración para los usuarios, podrán ser sancionados con multas de hasta 1.150.000 pesetas, pudiendo, asimismo, acordarse la caducidad de la concesión o autorización.

A tal efecto, se considerarán condiciones esenciales de la concesión o autorización aquellos aspectos que configuren la naturaleza del servicio o actividad de la que se trate, y delimiten su ámbito, así como el mantenimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización.

2. El incumplimiento de las condiciones de la correspondiente concesión o autorización, o de las normas reguladoras del transporte ferroviario, cuando no se den las circunstancias previstas en el punto anterior, podrá ser sancionado con multa de hasta 345.000 pesetas.

3. Serán de aplicación, en relación con la responsabilidad por infracción de las normas reguladoras del transporte ferroviario, las normas establecidas en el artículo 138 de la LOTT y 193 de este Reglamento.

4. La graduación de las sanciones establecidas en este artículo se efectuará atendiendo a los daños y perjuicios producidos, al riesgo creado, a la intencionalidad del causante y a la reiteración en la comisión de las conductas sancionadas.

Art. 297. 1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en el artículo 295 del presente Reglamento corresponderá a los Gobernadores civiles o Delegados del Gobierno con jurisdicción en la provincia en la cual se haya cometido la infracción de que se trate; la competencia para la imposición de las sanciones previstas en el artículo 296 corresponderá a la Dirección General de Transportes Terrestres.

2. Contra las resoluciones de los órganos sancionadores a que se refiere el punto anterior, cabe recurso de alzada ante el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

3. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en el presente capítulo se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo sobre procedimiento ordinario y revisión de actos en vía administrativa.

4. Dicho procedimiento se iniciará de oficio por acuerdo del órgano administrativo al que corresponda la competencia sancionadora o como consecuencia de denuncia formulada por agentes de la autoridad, personal efecto al servicio del ferrocarril o por particulares.

5. La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

6. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las reglas generales contenidas en la Ley de Procedimiento Administrativo y en el Reglamento General de Recaudación.

Art. 298. 1. La posibilidad de sancionar las conductas a que se refieren los artículos 295 y 296 prescribirá a los tres meses de haberse cometido aquéllas, si antes de transcurrido dicho plazo no se ha notificado al presunto responsable la incoación del expediente sancionador o si, habiéndose iniciado éste, sufrieren las actuaciones de paralización por tiempo superior a dicho plazo, el cual se computará entre dos actuaciones o diligencias consecutivas que resulten legal o reglamentariamente necesarias para la resolución del expediente.

No obstante, prescribirán a los cuatro años las infracciones tipificadas en los apartados a) y b) del punto 2 del artículo 295 y en los apartados a), b) c) y d) del punto 3 de dicho artículo 295.

Dicho plazo se entenderá sin perjuicio de la posibilidad de que, aunque haya transcurrido el mismo, pueda exigirse el cese de la situación ilegal.

2. El plazo de prescripción se interrumpirá cuando hayan de practicarse actuaciones, que deberán figurar de forma expresa en el expediente, encaminadas a averiguar la identidad o domicilio del denunciado o cualquier otra circunstancia necesaria para comprobar y calificar las conductas correspondientes.

Art. 299. 1. Los órganos administrativos competentes realizarán, en la forma que resulte más adecuada, la inspección de los servicios ferroviarios, a fin de asegurar tanto la seguridad y eficacia en su realización como el cumplimiento por los concesionarios y los usuarios de las normas que les afecten y las obligaciones que les correspondan. En el ejercicio de dichas funciones contarán con la colaboración de la Empresa ferroviaria titular de la línea.

2. Los servicios de inspección remitirán las denuncias que formulen a los órganos competentes para sancionar las infracciones a que se refieran, correspondiendo a éstos su tramitación y resolución.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los puntos anteriores, corresponderá a la Empresa titular de la línea la vigilancia inmediata de la observancia, por los usuarios y por terceros en general, de las reglas establecidas en este Reglamento, ejerciendo las correspondientes funciones inspectoras y dando cuenta de las infracciones detectadas a los órganos administrativos competentes, los cuales realizarán, en todo caso, la supervisión de la referida inspección, así como la tramitación de las denuncias presentadas y la imposición de las correspondientes sanciones cuando así proceda.

4. Los empleados de las Empresas ferroviarias tendrán en el ejercicio de las funciones a que se refiere el punto anterior la consideración de agentes de la autoridad.

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

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

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

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

- a) Instalaciones de remonte acordes con las características de la estación.
- b) Pistas adecuadas para la práctica del esquí y demás deportes de nieve y montaña.
- c) Maquinaria para el acondicionamiento y mantenimiento de las pistas.
- d) Suministros de agua y de energía eléctrica e instalaciones de saneamiento y de eliminación de basuras.
- e) Servicio telefónico conectado a la red nacional o, en su defecto, enlace radiotelefónico con punto de escucha permanente.
- f) Servicios de información general de la estación y de seguridad en las pistas.
- g) Puesto de socorro con equipo de primeros auxilios y medios de salvamento y de evacuación.

- h) Instalaciones de refugio y/o de hostelería.
- i) Instalaciones para recepción, taquillas, oficinas administrativas y talleres.
- j) Aparcamientos de vehículos y medios para mantenerlos en condiciones de utilización.
- k) Personal adecuado, tanto de los medios de remonte como de los restantes servicios de la estación.

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

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

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

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

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

Cuarta.—Las normas establecidas en este Reglamento, en relación con el transporte ferroviario, se aplicarán al transporte en funicular en lo que no se oponga a la específica naturaleza de éste, pudiendo realizar el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las adaptaciones que resulten necesarias. Serán, en todo caso, de aplicación, en relación con la tracción de los funiculares, las normas técnicas reguladoras del transporte por cable.

Quinta.—Las normas contenidas en el presente Reglamento se aplicarán a los ferrocarriles de carácter predominantemente urbano, ya discurren sobre la superficie o por debajo de la misma, así como a los que discurren por un solo rail, en lo que no se oponga a su específica naturaleza, y de forma supletoria a las normas que regulen específicamente los mismos.

Sexta.—Las cuantías pecunarias establecidas en el presente Reglamento, con excepción de las previstas en el artículo 3, cuya modificación corresponderá, en todo caso, al Gobierno, se adecuarán a los cambios de valor adquisitivo de la moneda según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística, realizando a tal efecto el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las necesarias concreciones.

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

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

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

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

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

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

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

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

Segunda.—A los efectos de lo previsto en el punto 1 del artículo 143, las actuales licencias municipales de la clase B serán canjeadas a la entrada en vigor de este Reglamento por licencias municipales de auto-taxis, si bien los correspondientes vehículos únicamente estarán obligados a estar provistos de contador taxímetro cuando realicen servicios que discurren íntegramente por suelo urbano o urbanizable o cuando así lo determine para facilitar el control tarifario el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones o, en su caso, la correspondiente Comunidad Autónoma o el respectivo Ayuntamiento, para el ámbito de sus competencias.

Las actuales licencias municipales de la clase C, salvo que proceda su conversión en autorizaciones de transporte sanitario o funerario serán canjeadas por autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de las previstas en el artículo 180 de este Reglamento, siéndoles de aplicación el régimen jurídico de éstas, con excepción de la exigencia de un número mínimo de vehículos y de las características requeridas a éstos, si bien los vehículos que en su momento les sustituyan deberán cumplir estas últimas. Las autorizaciones de la serie VT de transporte interurbano de que, en su caso, dispusieran los titulares de las referidas licencias de la clase C quedarán sin efecto.

Tercera.—Las actuales autorizaciones de transporte público en furgón fúnebre serán canjeadas por las autorizaciones de transporte privado complementario para la realización de transporte funerario previstas en el artículo 139 de este Reglamento, siéndoles de aplicación el régimen jurídico de las mismas.

Cuarta.—1. Las personas que, antes del día 1 de enero de 1988 vinieran realizando legalmente transporte discrecional urbano de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos pesados, sin estar provistas de autorización administrativa, podrán solicitar en el plazo de doce meses a partir de la entrada en vigor de este Reglamento, una autorización habilitante para la realización de transporte urbano en el municipio de que se trate, reconociéndoseles a tal efecto la capacitación profesional para la realización de transporte exclusivamente urbano.

2. La autorización a que se refiere el punto anterior será otorgada por el correspondiente Ayuntamiento cuando se trate de transporte de viajeros, o por la respectiva Comunidad Autónoma o, en su caso, por el Estado, cuando se trate de transporte de mercancías o mixto, especificándose el municipio al que cada autorización corresponda. Para el otorgamiento de dicha autorización no serán exigibles los requisitos de antigüedad máxima del vehículo establecidos con carácter general, si bien deberá justificarse el cumplimiento por el mismo de las condiciones técnicas exigibles.

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

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

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

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

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

#### DISPOSICION SOBRE DEROGACIONES Y VIGENCIAS

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

- A) Decretos y Reales Decretos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Real Decreto 1209/1985, de 19 de junio, en su Disposición Adicional Tercera (encomienda a la Dirección General de Transportes Terrestres y a las Direcciones Provinciales del Departamento las funciones que estaban asignadas al extinto Organismo Autónomo «Servicios Central y Provinciales de las Juntas de Detasas»).

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

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

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

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

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

#### B) Ordenes ministeriales:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 9 de julio de 1945 sobre Libro de Reclamaciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 20 de febrero de 1975, establece distintivos de los vehículos de transporte de viajeros.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1975 sobre redondeo en precios de billetes de servicios públicos regulares.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 23 de diciembre de 1983, reguladora del régimen jurídico del otorgamiento, modificación y extinción de las

autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías por carretera.

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

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

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

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

Orden ministerial de 28 de septiembre de 1984 sobre redondeo en el precio de los billetes de servicios regulares de viajeros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A) Decretos y Reales Decretos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Real Decreto de 20 de marzo de 1908, tranvías.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Decreto de 22 de junio de 1932, inspección.

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

Decreto de 27 de septiembre de 1932, establece Comisarias del Estado

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

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

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

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

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

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

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

Decreto de 24 de febrero de 1936, líneas automóbiles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Decreto de 8 de mayo de 1942, regula la inspección e intervención de los ferrocarriles.

Decreto de 20 de octubre de 1942, amplía el Decreto de 13 de octubre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.

Decreto de 18 de junio de 1943, modifica la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 23 de julio de 1943, preferencia de materiales para la construcción de ferrocarriles.

Decreto de 30 de diciembre de 1944, simplificación y aumento de tarifas de RENFE.

Decreto de 11 de abril de 1945, simplificación y aumento de tarifas en los ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto de 19 de octubre de 1945, dependencia y atribuciones de la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 14 de diciembre de 1945, ordenación de las tarifas de RENFE.

Decreto de 28 de diciembre de 1945, crea el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 11 de enero de 1946, Vocal del Ministerio de Trabajo en el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 8 de febrero de 1946, modifica el Decreto de 28 de diciembre de 1941, Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 15 de marzo de 1946, facultades de los Ingenieros de las Divisiones.

Decreto de 31 de mayo de 1946, viajes gratuitos del personal de la Guardia Civil y Cuerpo General de Policía.

Decreto de 17 de mayo de 1946, autoriza a los ferrocarriles de vía estrecha a implantar la nomenclatura, clasificación de mercancías, cuadros de gastos accesorios y condiciones de aplicación de las tarifas de RENFE.

Decreto de 9 de octubre de 1946, normas para el transporte en vagones particulares.

Decreto de 18 de octubre de 1946, denominación de la Junta de Estudios y Enlaces Ferroviarios.

Decreto de 17 de enero de 1947, reorganiza la RENFE, excepto los artículos 27, 31 y 46.

Decreto de 24 de octubre de 1947, limita el disfrute de los vagones particulares.

Decreto de 5 de diciembre de 1947, competencia en materia de sanciones de la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 29 de octubre de 1948, modifica el Comité de Gerencia de RENFE.

Decreto de 20 de enero de 1950, aprobación de proyectos de modificación y ampliación de ferrocarriles.

Decreto de 22 de diciembre de 1950, pasos a nivel.

Decreto de 5 de febrero de 1953, ejecución de las sentencias de las Juntas de Detasas.

Decreto de 13 de marzo de 1953, suministro de travесas para ferrocarriles.

Decreto 475/1959, de 2 de abril, sanción a los viajeros sin billete.

Decreto 564/1959, de 9 de abril, desinsectación de locales y vehículos de transporte.

Decreto 1032/1959, de 27 de julio, modifica los coeficientes de corrección de las tarifas de RENFE.

Decreto 1803/1959, de 15 de octubre, suprime la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto 16/1960, de 14 de enero, autoriza a RENFE a establecer tarifas especiales, reducidas, eventuales y transitorias.

Decreto 111/1960, de 28 de enero, modifica la Composición del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto 232/1963, de 7 de febrero, funcionamiento y organización de la Delegación del Gobierno en RENFE.

Decreto 2408/1962, de 20 de septiembre, revisión de normas de supresión de pasos a nivel.

Decreto de 26 de diciembre de 1963, reorganiza el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera con la nueva denominación de Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto de 2 de julio de 1964, amplía la composición del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto 3439/1964, de 22 de octubre, transporte de la correspondencia pública por RENFE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 20 de mayo de 1869, apeaderos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 29 de mayo de 1873, tranvías.

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

Real Orden de 24 de agosto de 1875, contravenciones.

Real Orden de 20 de septiembre de 1875, contravenciones.

Real Orden de 31 de marzo de 1880, crea una inspección especial.

Real Orden de 27 de julio de 1880, embargos y retención de mercancías.

Real Orden de 7 de junio de 1881, locomotoras con tender delante.

Real Orden de 30 de junio de 1881, prevención de incendios.

Real Orden de 26 de mayo de 1884, derechos de tanteo en tranvías.

Real Orden de 10 de febrero de 1885, transporte gratuito de jornaleros.

Real Orden de 8 de enero de 1886, atribución de competencias a los Gobernadores Civiles en materia de policía.

Real Orden de 2 de agosto de 1887, devolución del importe del billete por haber obligado a viajar en clase inferior.

Real Orden de 19 de julio de 1888, enajenación de terrenos sobrantes.

Real Orden de 27 de julio de 1888, multas por retraso.

Real Orden de 15 de enero de 1889, telegramas oficiales.

Real Orden de 7 de marzo de 1889, vigencia de cuadros de marcha.

Real Orden de 11 de marzo de 1889, carruajes de lujo.

Real Orden de 26 de agosto de 1889, derecho de entrada de los inspectores en las estaciones y dependencias.

Real Orden de 14 de septiembre de 1889, gastos de inspección.

Real Orden de 14 de mayo de 1891, vigilancia.

Real Orden de 29 de julio de 1891, atribuciones a los ingenieros de las divisiones.

Real Orden de 23 de abril de 1893, tramos metálicos.

Real Orden de 13 de julio de 1895, discos.

Real Orden de 23 de octubre de 1895, inspección del Gobierno.

Real Orden de 18 de enero de 1896, transportes militares.

Real Orden de 13 de mayo de 1897, tarifas de los billetes de andén e inversión de su producto.

Real Orden de 26 de agosto de 1899, Reglamento del servicio de inspección y vigilancia.

Real Orden de 31 de octubre de 1899, competencia para la inspección técnica de los tranvías económicos.

Real Orden de 20 de diciembre de 1899, circulación de los inspectores.

Real Orden de 13 de noviembre de 1900, material para el tráfico.

Real Orden de 30 de noviembre de 1900, carga y descarga.

Real Orden de 5 de diciembre de 1900, revisión de tarifas.

Real Orden de 24 de enero de 1901, revisión de trozos metálicos.

Real Orden de 1 de abril de 1901, tranvías eléctricos.

Real Orden de 31 de octubre de 1901, funciones fiscales de las divisiones.

Real Orden de 30 de diciembre de 1901, ferrocarriles mineros.

Real Orden de 1 de febrero de 1902, retraso de ferrocarriles mixtos.

Real Orden de 7 de febrero de 1902, precios de transporte.

Real Orden de 25 de febrero de 1902, instrucción para puentes metálicos.

Real Orden de 7 de octubre de 1902, para aplicar tarifas especiales.

Real Orden de 12 de mayo de 1903, mercancías a gran velocidad y coches de tercera.

Real Orden de 5 de octubre de 1903, tranvías.

Real Orden de 22 de enero de 1904, interventores del Estado.

Real Orden de 1 de julio de 1904, concesión de unificación del material.

Real Orden de 7 de octubre de 1904, tracción eléctrica.

Real Orden de 1 de diciembre de 1905, cuestión de transportes.

Real Orden de 1 de diciembre de 1905, inspección de tranvías.

Real Orden de 1 de marzo de 1906, prohíbe la venta de billetes fuera de las estaciones y agencia de las compañías.

Real Orden de 11 de octubre de 1906, proyectos de tarifas especiales.

Real Orden de 9 de febrero de 1907, subtracciones en transportes.



- Real Orden de 12 de noviembre de 1907, tarifas especiales.  
 Real Orden de 4 de enero de 1908, velocidades.  
 Real Orden de 17 de febrero de 1908, instalaciones eléctricas, servidumbre de ferrocarriles.  
 Real Orden de 24 de febrero de 1908, inspección y vigilancia.  
 Real Orden de 8 de octubre de 1908, condiciones del talón de transporte.  
 Real Orden de 10 de octubre de 1908, responsabilidad de las compañías en las subtracciones.  
 Real Orden de 22 de noviembre de 1908, inspección.  
 Real Orden de 15 de junio de 1909, coches celulares vacíos.  
 Real Orden de 7 de noviembre de 1909, deslinde de responsabilidades.  
 Real Orden de 29 de noviembre de 1909, deslinde de responsabilidades.  
 Real Orden de 18 de mayo de 1910, contratación y depósito de mercancías, tarifas de almacenaje.  
 Real Orden de 9 de noviembre de 1910, inspección del material.  
 Real Orden de 19 de noviembre de 1913, servicio de rectificación de portes.  
 Real Orden de 2 de diciembre de 1913, transportes de piedra para obras del Estado.  
 Real Orden de 3 de febrero de 1914, servicios sanitarios e higiénicos.  
 Real Orden de 5 de abril de 1914, proyectos de tarifas especiales de transporte de mercancías.  
 Real Orden de 5 de febrero de 1915, plazos para verificar los transportes.  
 Real Orden de 24 de abril de 1915, espera en trenes en combinación.  
 Real Orden de 20 de noviembre de 1915, desinfección de vagones de ganado.  
 Real Orden de 18 de agosto de 1916, movilización del material de transporte de carbón.  
 Real Orden de 3 de noviembre de 1916, medidas para evitar paralizaciones del material.  
 Real Orden de 17 de noviembre de 1916, prohíbe las facturaciones a la orden y al portador y señala los tipos de percepción por almacenaje.  
 Real Orden de 13 de enero de 1917, limita la reexpedición de mercancías.  
 Real Orden de 19 de enero de 1917, adquisición de material.  
 Real Orden de 10 de marzo de 1917, transportes preferentes.  
 Real Orden de 12 de marzo de 1917, medidas para acrecentar el material.  
 Real Orden de 24 de abril de 1917, transporte de carbón.  
 Real Orden de 1 de mayo de 1917, aprovechamiento del material móvil.  
 Real Orden de 9 de mayo de 1917, venta de mercancías facturadas.  
 Real Orden de 11 de mayo de 1917, instrucciones para subastas.  
 Real Orden de 22 de mayo de 1917, tiempos de transporte para mercancías.  
 Real Orden de 1 de junio de 1917, para regular e intensificar el tráfico.  
 Real Orden de 8 de junio de 1917, infracciones cometidas por las compañías.  
 Real Orden de 25 de junio de 1917, para regular e intensificar el tráfico.  
 Real Orden de 4 de julio de 1917, transporte de carbones.  
 Real Orden de 6 de agosto de 1917, transporte de carbón.  
 Real Orden de 18 de agosto de 1917, materiales inútiles de hierro y acero.  
 Real Orden de 30 de agosto de 1917, transporte de carbón.  
 Real Orden de 19 de septiembre de 1917, transporte de carbones.  
 Real Orden de 26 de noviembre de 1917, formalidades de los talones de transporte.  
 Real Orden de 15 de diciembre de 1917, derechos de estadia de vagones y repeso de mercancías.  
 Real Orden de 27 de diciembre de 1917, limitación temporal de los servicios.  
 Real Orden de 4 de febrero de 1918, facturación de mercancías con destino a poblaciones que tengan varias estaciones.  
 Real Orden de 3 de julio de 1918, facturación por las personas obligadas a suministros.  
 Real Orden de 17 de julio de 1918, ferrocarriles secundarios con Caja de Emisión.  
 Real Orden de 11 de octubre de 1918, formalidades para la emisión de obligaciones y cédulas sobre anualidades.  
 Real Orden de 23 de octubre de 1918, transporte de remolacha.  
 Real Orden de 26 de octubre de 1918, tráfico de naranjas.  
 Real Orden de 6 de noviembre de 1918, transporte de remolacha.  
 Real Orden de 8 de noviembre de 1918, causas por accidentes.  
 Real Orden de 11 de enero de 1919, tráfico de carbones.  
 Real Orden de 5 de febrero de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.  
 Real Orden de 18 de febrero de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.  
 Real Orden de 7 de marzo de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.  
 Real Orden de 12 de marzo de 1919, derechos de almacenaje y paralización del material.  
 Real Orden de 7 de mayo de 1919, competencia para reglamentar la explotación de ferrocarriles.  
 Real Orden de 8 de septiembre de 1919, recargo de tarifas.  
 Real Orden de 26 de noviembre de 1919, aumento del material carril y de tracción.  
 Real Orden de 20 de septiembre de 1920, transporte de pescado fresco en hielo.  
 Real Orden de 29 de octubre de 1920, venta de mercancías y derechos de almacenaje y estadia de vagones.  
 Real Orden de 30 de noviembre de 1920, derechos de almacenaje de mercancías y estadia de vagones.  
 Real Orden de 23 de noviembre de 1920, distribución de vagones y prorrateo del material de carga.  
 Real Orden de 9 de mayo de 1921, facturación de mercancías.  
 Real Orden de 30 de julio de 1921, concede preferencia a los transportes militares.  
 Real Orden de 1 de septiembre de 1921, expediciones muy preferentes.  
 Real Orden de 28 de octubre de 1921, transportes preferentes.  
 Real Orden de 9 de diciembre de 1921, transporte preferente de mercancías.  
 Real Orden de 14 de diciembre de 1921, recargo de almacenaje y estadia de vagones.  
 Real Orden de 20 de febrero de 1922, transporte de pescado.  
 Real Orden de 22 de febrero de 1922, transporte de ganado y de carnes frescas.  
 Real Orden de 13 de marzo de 1922, derechos por paralizaciones de vagones.  
 Real Orden de 23 de marzo de 1922, plazo de expedición, transporte, transmisión y entrega de mercancías.  
 Real Orden de 16 de septiembre de 1922, Reglamento provisional de oficinas ambulantes.  
 Real Orden de 13 de noviembre de 1922, multas a concesionarios o arrendatarios.  
 Real Orden de 13 de enero de 1923, plazos de las expediciones de gran velocidad.  
 Real Orden de 25 de febrero de 1923, intensifica la labor inspectora.  
 Real Orden de 10 de octubre de 1923, consultas e información publica sobre régimen ferroviario.  
 Real Orden de 10 de noviembre de 1923, anulando pases de libre circulación.  
 Real Orden de 17 de noviembre de 1923, pases gratuitos.  
 Real Orden de 24 de noviembre de 1923, pases gratuitos.  
 Real Orden de 11 de diciembre de 1923, pases gratuitos.  
 Real Orden de 13 de febrero de 1924, transporte preferente de mercancías.  
 Real Orden de 28 de marzo de 1924, pases gratuitos.  
 Real Orden de 26 de abril de 1924, plazos reglamentarios de transporte.  
 Real Orden de 6 de mayo de 1924, casos en que no es exigible a los remitentes la guía de origen y sanidad.  
 Real Orden de 6 de mayo de 1924, embarque de ganado.  
 Real Orden de 25 de junio de 1924, facultad de los Ayuntamientos para intervenir ciertas obras en terrenos de las compañías.  
 Real Orden de 30 de septiembre de 1924, desarrolla el Estatuto Ferroviario.  
 Real Orden de 15 de diciembre de 1924, concesión de tranvías por los Ayuntamientos.  
 Real Orden de 6 de julio de 1925, aprueba el Reglamento Sanitario de las Vías Férreas.  
 Real Orden de 10 de septiembre de 1925, facturaciones de verduras frescas y hortalizas destinadas a la exportación.  
 Real Orden de 15 de octubre de 1926, facultad de los Ayuntamientos para intervenir ciertas obras en terrenos de las compañías.  
 Real Orden de 17 de febrero de 1927, enajenación de materiales inútiles.  
 Real Orden de 5 de marzo de 1927, plazos reglamentarios de transporte.  
 Real Orden de 23 de marzo de 1928, inspección de los tranvías urbanos e interurbanos.  
 Real Orden de 24 de marzo de 1928, plazo para la descarga de mercancías.  
 Real Orden de 12 de mayo de 1928, suprime los plazos reglamentarios de transporte de carácter extraordinario.  
 Real Orden de 26 de junio de 1928, señalización de pasos a nivel.  
 Real Orden de 15 de agosto de 1928, subrogación de los municipios en lugar del Estado para las reversiones.  
 Real Orden de 9 de marzo de 1928, depósito provisional para los concursos o subastas de ferrocarriles.  
 Real Orden de 21 de diciembre de 1929, pasos a nivel.  
 Real Orden de 1 de abril de 1930, pases de alta inspección.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 28 de agosto de 1934, normas para encargarse el Estado de la explotación de ferrocarriles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 23 de noviembre de 1939, inspección de tranvías.

Orden ministerial de 30 de noviembre de 1939, multas a las compañías ferroviarias.

Orden ministerial de 15 de diciembre de 1939, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 10 de enero de 1940, descarga urgente de mercancías.

Orden ministerial de 11 de enero de 1940, utilización de vagones abiertos.

Orden ministerial de 7 de febrero de 1940, utilización de vagones de techo malo y abiertos.

Orden ministerial de 17 de febrero de 1940, autoriza el límite de facturaciones al detalle.

Orden ministerial de 21 de febrero de 1940, autoriza la subasta de mercancías sobre vagón.

Orden ministerial de 30 de marzo de 1940, suspende determinadas facturaciones con empaíme.

Orden ministerial de 3 de abril de 1940, reduce los plazos de la Orden ministerial de 21 de febrero de 1940 para la subasta de mercancías.

Orden ministerial de 10 de mayo de 1940, clasifica los transportes por ferrocarril.

Orden ministerial de 28 de mayo de 1940, deroga la exención de derechos de paralización de los transportes militares.

Orden ministerial de 4 de junio de 1940, incluye los abonos entre las mercancías preferentes.

Orden ministerial de 4 de julio de 1940, facturaciones de mercancías para apartaderos particulares.

Orden ministerial de 8 de julio de 1940, suministro de carbón.

Orden ministerial de 10 de julio de 1940, complementa la Orden ministerial de 8 de julio de 1940 sobre suministro de carbón.

Orden ministerial de 17 de julio de 1940, normas para el transporte de carbón.

Orden ministerial de 13 de agosto de 1940, régimen de los vagones carboneros.

Orden ministerial de 14 de agosto de 1940, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1940, alta inspección de los tranvías.

Orden ministerial de 31 de octubre de 1940, normas para el transporte de arroz por ferrocarril.

Orden ministerial de 5 de noviembre de 1940, regula las facturaciones de carbón.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1940, parque móvil mancomunado.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1940, cobro en domingo de derechos de paralización y almacenaje de mercancías.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1940, normas para transportes preferentes.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1940, prioridad de carga de carbón para su consumo en los ferrocarriles.

Orden ministerial de 3 de diciembre de 1940, reorganización de las Delegaciones Especiales de Transportes.

Orden ministerial de 19 de diciembre de 1940, transbordo de mercancías.

Orden ministerial de 2 de enero de 1941, intervención de las Juntas de Detasas en la condonación de derechos de almacenaje.

Orden ministerial de 7 de enero de 1941, canon de urgencia y preferencia.

Orden ministerial de 25 de enero de 1941, datos de destinatario y estación de destino en las facturaciones.

Orden ministerial de 27 de enero de 1941, regulación de los transportes militares.

Orden ministerial de 12 de febrero de 1941, zonas para la agrupación de las compañías en federaciones.

Orden ministerial de 15 de febrero de 1941, facturación de patatas de siembra.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1941, carga y paralización de material.

Orden ministerial de 11 de marzo de 1941, autoriza el cobro de suplementos de butaca.

Orden ministerial de 26 de abril de 1941, suspende la actuación de las Delegaciones Especiales y disuelve la Junta Auxiliar.

Orden ministerial de 1 de mayo de 1941, construcción de vehículos que vayan sobre carriles.

Orden ministerial de 12 de mayo de 1941, transportes militares.

Orden ministerial de 16 de mayo de 1941, carga de cemento en ferrocarriles.

Orden ministerial de 16 de mayo de 1941, régimen de cargues en apartaderos.

Orden ministerial de 14 de junio de 1941, normas para el transporte de mercancías.

Orden ministerial de 15 de abril de 1942, facultad para imponer multas del delegado para la ordenación del transporte.

Orden ministerial de 20 de junio de 1942, inspección de tranvías.

Orden ministerial de 30 de julio de 1942, inspección de ferrocarriles.

Orden ministerial de 31 de julio de 1942, paquetes postales.

Orden ministerial de 14 de agosto de 1942, Reglamento para el transporte de paquetes postales.

Orden ministerial de 2 de octubre de 1942, regula el uso de vagones particulares.

Orden ministerial de 20 de octubre de 1942, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 21 de octubre de 1942, sanciones a los usuarios.

Orden ministerial de 17 de diciembre de 1942, uso de vagones particulares.

Orden ministerial de 21 de diciembre de 1942, responsabilidad de los funcionarios por la paralización de vagones.

Orden ministerial de 21 de enero de 1943, uso, cesión y transferencia de vagones particulares.

Orden ministerial de 12 de marzo de 1943, suministro de traviesas para ferrocarriles.

Orden ministerial de 10 de abril de 1943, reclamaciones por incumplimiento del contrato de transporte.

Orden ministerial de 5 de agosto de 1943, sanciones por demora en la utilización del material ferroviario.

Orden ministerial de 14 de abril de 1944, transporte de mercancías por el Ejército del Aire.

Orden ministerial de 20 de abril de 1944, complementa el Decreto de 13 de octubre de 1938, pases gratuitos y billetes recuicidos.

Orden ministerial de 26 de abril de 1944, alquiler de vagones particulares.

Orden ministerial de 20 de mayo de 1944, crea la Junta de Enlaces Ferroviarios.

Orden ministerial de 26 de julio de 1944, normas para coordinar los transportes de ferrocarril y de carretera.

Orden ministerial de 28 de julio de 1944, explotación de líneas automóviles por la RENFE.

Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944, normas para la inspección e intervención de ferrocarriles, tranvías y trolebuses.

Orden ministerial de 18 de septiembre de 1944, instrucciones para el abastecimiento de traviesas a RENFE.

Orden ministerial de 31 de octubre de 1944, valoración de proyectos de trolebuses.

Orden ministerial de 4 de diciembre de 1944, aprueba el Reglamento de aplicación de la Ley de 5 de octubre de 1940, de concesión de trolebuses.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1944, aclara el canon de urgencia y preferencia regulado por la Orden ministerial de 7 de enero de 1941.

Orden ministerial de 2 de junio de 1945, reservas de madera en aprovechamientos para traviesas.

Orden ministerial de 19 de agosto de 1945, competencias para autorizar las transferencias de vagones particulares.

Orden ministerial de 15 de octubre de 1945, billetes de mutilados ciegos.

Orden ministerial de 26 de octubre de 1945, modifica la Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944 sobre inspección.

Orden ministerial de 15 de noviembre de 1945, dependencia y funciones de la Comisaría del Material Ferroviario.

Orden ministerial de 11 de enero de 1946, organización del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Orden ministerial de 12 de abril de 1946, normas sobre contratación, inspección y recepción de material; suprime la Delegación del Material Ferroviario.

Orden ministerial de 24 de abril de 1946, autoriza a los ferrocarriles explotados por el Estado a implantar la nomenclatura, clasificación de mercancías, cuadros de gastos accesorios y condiciones de aplicación de las tarifas de RENFE.

Orden ministerial de 27 de abril de 1946, normas generales técnicas de electrificación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 19 de febrero de 1948, modifica la Orden ministerial de 14 de abril de 1946, sobre construcción y transferencia de vagones particulares.

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 9 de junio de 1951, inspección.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 15 de julio de 1953 sobre suministro de traviesas.

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 22 de diciembre de 1956, transporte en vagones abiertos.

Orden ministerial de 26 de junio de 1957, derecho de tanteo en las enajenaciones procedentes de levantes.

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

Orden ministerial de 10 de diciembre de 1957, plazo para el levante de un ferrocarril.

Orden ministerial de 24 de diciembre de 1958, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 19 de enero de 1959, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 26 de febrero de 1959, recargos por retraso en el pago del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 6 de abril de 1959, exhibición de billetes; prórroga del viaje; sanciones.

Orden ministerial de 5 de junio de 1959, sanciones a los viajeros sin billete en ferrocarriles explotados por el Estado y de vía estrecha.

Orden ministerial de 15 de octubre de 1959, divisiones inspectoras e interventoras de los ferrocarriles de vía estrecha.

Orden ministerial de 18 de febrero de 1960, clasificación periódica de mercancías para su preferencia en el cargue.

Orden ministerial de 23 de marzo de 1960, sanción a viajeros sin billete en tranvías y trolebuses.

Orden ministerial de 28 de septiembre de 1960, Reglamento del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Orden ministerial de 8 de febrero de 1962, redondeo en el precio de los billetes de los tranvías.

Orden ministerial de 28 de mayo de 1963, mínima de percepción de viajeros sin billete, de prolongación de viaje o cambio de clase sin previo aviso.

Orden ministerial de 10 de abril de 1964, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 11 de abril de 1964, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 14 de abril de 1964, constituye una comisión especial en el seno del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 3 de julio de 1964, billetes sin derecho a asiento en RENFE.

Orden ministerial de 15 de julio de 1964, Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 13 de abril de 1965, colaboración de los funcionarios de la Dirección General de Transportes Terrestres con la Delegación del Gobierno en RENFE.

Orden ministerial de 25 de octubre de 1972, percepción mínima en los casos de viajeros sin billete en los Ferrocarriles Metropolitanos de Madrid y Barcelona y Suburbano de Madrid.

Orden ministerial de 26 de marzo de 1973, tráfico de detalle.

Orden ministerial de 29 de septiembre de 1973, percepción mínima de viajeros sin billete.

Orden ministerial de 29 de noviembre de 1974, Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 12 de febrero de 1975, sanciones a usuarios desprovistos de billete en FEVE.

Orden ministerial de 30 de enero de 1978, modifica el Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 8 de noviembre de 1978, percepción mínima en caso de viajeros sin billete en los Ferrocarriles Metropolitanos de Madrid y Barcelona y en el Suburbano de Madrid.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1978, delega atribuciones en materia de pasos a nivel en el Delegado del Gobierno en RENFE.

Orden ministerial de 19 de julio de 1979, desarrolla la estructura orgánica del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

Orden ministerial de 29 de septiembre de 1979, percepción mínima a cobrar a los viajeros sin billete, por prolongación de viaje o cambio de clase sin previo aviso en RENFE.

Orden ministerial de 11 de septiembre de 1980, sustitución del Presidente del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones en casos de vacante, ausencia o enfermedad.

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

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

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

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

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

#### A) Decretos y Reales Decretos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### B) Ordenes ministeriales:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 27 de noviembre de 1980 sobre modificación del formato de la libreta individual de conducción.

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1986 sobre liberalización de determinados servicios de transporte internacional de viajeros y mercancías.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A) Decretos y Reales Decretos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B) Ordenes ministeriales:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Real Orden de 27 de noviembre de 1906, calefacción en los trenes.

Real Orden de 16 de enero de 1907, merma en las mercancías transportadas.

Real Orden de 22 de septiembre de 1908, obligaciones del personal ferroviario en caso de accidente.

Real Orden de 12 de diciembre de 1911, complementa el Real Decreto de 24 de marzo de 1891 sobre transportes militares.

Real Orden de 8 de febrero de 1918, complementa el Real Decreto de 24 de marzo de 1891 sobre transportes militares.

Real Orden de 19 de julio de 1918, publicidad de las tarifas.

Real Orden de 12 de agosto de 1920, horario para recepción y llegada de géneros frescos.

Real Orden de 8 de octubre de 1921, almacenaje; derechos excepcionales.

Real Orden de 3 de marzo de 1922, excepciones a la anterior.

Real Orden de 10 de octubre de 1923, normas de seguridad en los pasos a nivel.

Real Orden de 25 de febrero de 1928, nomenclatura y sistematización de tarifas especiales.

Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1932, horario de recepción y retirada de mercancías.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1933, subasta de objetos perdidos.

Orden ministerial de 18 de julio de 1934, complementa la Orden ministerial de 25 de octubre de 1929, anuncio de llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 19 de junio de 1935, itinerarios de cuadros de marcha.

Orden ministerial de 14 de julio de 1938, normas sobre transporte ferroviario de material militar.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1939, autoriza sobreplazo en el transporte.

Orden ministerial de 2 de diciembre de 1940, paralización del material; derechos excepcionales.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1940, itinerarios y horarios.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1941, modifica la Real Orden de 19 de julio de 1918, publicidad de tarifas.

Orden ministerial de 31 de marzo de 1941, complementa la Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 13 de mayo de 1941, complementa la Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial (Ministerio del Aire) de 13 de junio de 1941, transporte ferroviario de efectos del Ejército del Aire.

Orden ministerial de 24 de noviembre de 1941, derechos de paralización en casos de diferencia de reposo.

Orden ministerial de 9 de marzo de 1942, billetes de precio reducido para familias numerosas.

Orden ministerial de 18 de enero de 1945, definición y régimen de los contenedores.

Orden ministerial de 24 de junio de 1949, modifica la Orden ministerial de 2 de diciembre de 1940, paralización de material, derechos excepcionales.

Orden ministerial de 21 de septiembre de 1953, Reglamento de señales de RENFE.

Orden ministerial de 23 de marzo de 1954, tramitación de las solicitudes de ayuda a los ferrocarriles vía estrecha.

Orden ministerial de 2 de abril de 1955, suprime la obligatoriedad de las operaciones de carga y descarga en domingo.

Orden ministerial de 13 de junio de 1955, suprime los derechos de almacenaje y paralización en domingo.

Orden ministerial de 16 de junio de 1955, restablece la facturación de expedientes a la orden y al portador.

Orden ministerial de 22 de julio de 1958, modifica las tarifas de RENFE, establece el mínimo de recorrido y la tasa de expedición.

Orden ministerial de 9 de agosto de 1958, plazos de expedición, transporte, tramitación y entrega de las mercancías.

Orden ministerial de 27 de mayo de 1959, publicada mediante Resolución de 22 de julio de 1959, por la que se aprueba la reglamentación de vagones particulares.

Orden ministerial de 15 de julio de 1960, complementa la Orden ministerial de 22 de julio de 1958, en materia de kilómetros y recorrido mínimo.

Orden ministerial de 17 de julio de 1961, suprime los almacenajes y paralizaciones en días festivos entre semana.

Orden ministerial de 7 de diciembre de 1961, subasta y venta de expediciones no retiradas por sus consignatarios.

Orden ministerial de 26 de diciembre de 1962, atribuye a RENFE los fondos procedentes de recargos y paralizaciones y de la recaudación por billetes de andén.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1967, uso de semibarreras automáticas en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 26 de marzo de 1969, procedimiento para la enajenación de bienes inmuebles de RENFE.

Orden ministerial de 27 de enero de 1972, uso de dobles semibarreras en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de noviembre de 1973, normas para la venta de suplementos de cama.

Orden ministerial de 17 de julio de 1981, asesoramiento en la decoración de estaciones del Consejo Asesor de Artes Plásticas.

Orden ministerial de 8 de mayo de 1982, señalización de pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de julio de 1990 por la que se autoriza la modificación de tarifas en los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).

Dado en Madrid a 28 de septiembre de 1990.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Transportes, Turismo  
y Comunicaciones,

JOSE BARRIONUEVO PEÑA