Códigos electrónicos

Código del Transporte de Mercancías por Carretera

Selección y ordenación:
Juan Luis Fernández-Prieto González

Edición actualizada a 4 de abril de 2025

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

La última versión de este Código en PDF y ePUB está disponible para su descarga **gratuita** en:
www.boe.es/biblioteca_juridica/

Alertas de actualización en Mi BOE: www.boe.es/mi_boe/

Para adquirir el Código en formato papel: tienda.boe.es

Esta obra está sujeta a licencia Creative Commons de Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional, (CC BY-NC-ND 4.0).

© Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado
NIPO (PDF): 090-21-009-9
NIPO (Papel): 090-21-008-3
NIPO (ePUB): 090-21-010-1
ISBN: 978-84-340-2697-1
Depósito Legal: M-3789-2021

Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
cpage.mpr.gob.es

Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado
Avenida de Manoteras, 54
28050 MADRID
www.boe.es

SUMARIO

§ 1. INTRODUCCIÓN 1

I. NORMATIVA GENERAL

§ 2. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres 19

§ 3. Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. [Inclusión parcial] . . 96

§ 4. Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías 98

§ 5. Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. [Inclusión parcial] 126

§ 6. Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. [Inclusión parcial] 128

§ 7. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. [Inclusión parcial] 134

§ 8. Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de bonos garantizados, distribución transfronteriza de organismos de inversión colectiva, datos abiertos y reutilización de la información del sector público, ejercicio de derechos de autor y derechos afines aplicables a determinadas transmisiones en línea y a las retransmisiones de programas de radio y televisión, exenciones temporales a determinadas importaciones y suministros, de personas consumidoras y para la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. [Inclusión parcial] 144

§ 9. Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras. [Inclusión parcial] 151

§ 10. Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma. [Inclusión parcial] 159

II. NORMATIVA DE DESARROLLO

§ 11. Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres 161

§ 12. Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera 306

§ 13. Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. [Inclusión parcial] 333

§ 14. Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera 335

§ 15. Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte 348

§ 16. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. [Inclusión parcial] 355

§ 17. Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías . . . 359

§ 18. Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. [Inclusión parcial] 367

§ 19. Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo, por la que se regula el Comité Nacional del Transporte por Carretera. [Inclusión parcial] 369

§ 20. Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera 371

§ 21. Orden FOM/2924/2006, de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable 375

§ 22. Real Decreto 205/2025, de 18 de marzo, por el que se establecen los criterios para la determinación de los gravámenes, de sus exenciones y reducciones, y su aplicación a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras integradas en la Red de Carreteras del Estado 383

TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

§ 23. Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español 410

§ 24. Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte 499

§ 25. Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable 506

§ 26. Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril 512

§ 27. Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas. [Inclusión parcial] 534

§ 28. Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos. [Inclusión parcial] 565

§ 29. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. [Inclusión parcial] 579

§ 30. Orden FOM/606/2018, de 25 de mayo, sobre el contenido del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera 581

TRANSPORTE DE MERCANCIAS PERECEDERAS

§ 31. Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes 587

§ 32. Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte 589

§ 33. Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones 594

INSPECCIÓN Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

§ 34. Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español 625

§ 35. Real Decreto 125/2017, de 24 de febrero, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos de tacógrafos 671

§ 36. Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital . . . 711

§ 37. Orden FOM/605/2004, de 27 de febrero, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable 729

§ 38. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. [Inclusión parcial] 733

§ 39. Resolución de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera 734

TRABAJADORES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS

§ 40. Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre 741

§ 41. Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. [Inclusión parcial] 779

§ 42. Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo 786

§ 43. Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera 808

§ 44. Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera 813

§ 45. Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados 817

§ 46. Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. [Inclusión parcial] 820

§ 47. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. [Inclusión parcial] 823

§ 48. Resolución de 18 de marzo de 2022, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera 828

§ 49. Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional. [Inclusión parcial] 835

§ 50. Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. [Inclusión parcial] 840

§ 51. Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social. [Inclusión parcial] 845

IMPUESTOS ESPECIALES SOBRE EL TRANSPORTE TERRESTRE

§ 52. Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. [Inclusión parcial] 847

§ 53. Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Impuestos Especiales. [Inclusión parcial] 850

III. NORMATIVA AUTONÓMICA

§ 54. 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 858

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

§ 55. Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera 866

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

§ 56. Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias 872

IV. NORMATIVA SOBRE TRANSPORTES INTERNACIONALES Y ACUERDOS CON TERCEROS PAISES

§ 57. Instrumento de Adhesión de España al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (C. M. R.), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 936

§ 58. Orden de 30 de septiembre de 1993 por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE 951

§ 59. Orden TRM/59/2025, de 16 de enero, por la que se regula el certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera 954

ACUERDOS INTERNACIONALES CON TERCEROS PAÍSES

§ 60. Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Albania sobre transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera, hecho en Tirana el 10 de abril de 2003 958

§ 61. Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno Macedonio sobre transporte internacional por carretera, hecho en Skopje el 2 de marzo de 1999 965

§ 62. Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Kazajstán sobre transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera, hecho ad referéndum en Madrid el 30 de octubre de 2000, y Canje de Notas, de fechas 6 y 24 de febrero de 2006, modificativo del artículo 11 972

§ 63. Acuerdo entre el Reino de España y la República Islámica del Irán sobre transporte internacional por carretera, hecho en Teherán el 7 de febrero de 1999 978

§ 64. Acuerdo entre el Reino de España y la República Argelina Democrática y Popular relativo a los transportes internacionales por carretera y al tránsito de viajeros y mercancías, hecho "ad referendum" en Madrid el 7 de octubre de 2002 984

§ 65. Aplicación provisional del Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Marruecos relativo al transporte internacional por carretera de viajeros y mercancías y su Protocolo de aplicación, hecho en Rabat el 3 de octubre de 2012 991

§ 66. Aplicación Provisional del Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Moldova sobre transporte internacional por carretera, hecho en Varsovia, el 20 de mayo de 1999 1021

§ 67. Acuerdo entre el Gobierno de España y el Consejo Ejecutivo Federal de la Asamblea de la República Socialista Federal de Yugoslavia sobre el transporte por carretera de viajeros y de mercancías, hecho en Belgrado el 18 de diciembre de 1985 1027

§ 68. Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la Federación de Rusia de transporte internacional por carretera, hecho en Moscú el 22 de mayo de 2001 1034

§ 69. Instrumento de ratificación del Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Túnez sobre transportes internacionales por carretera de personas y mercancías, hecho en Túnez el día 19 de febrero de 1987 1041

§ 70. Acuerdo entre el Reino de España y la República de Turquía sobre transporte internacional por carretera, hecho en Madrid el 3 de marzo de 1998 1046

§ 71. Acuerdo entre el Reino de España y el Principado de Andorra sobre transporte internacional por carretera, hecho ad referendum en Ordino el 8 de enero de 2015 1053

§ 72. Aplicación provisional del Acuerdo sobre transporte internacional por carretera entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de Ucrania, hecho en Kiev el 16 de junio de 1995 1061

ÍNDICE SISTEMÁTICO

§ 1. INTRODUCCIÓN . . . 1

Convenio Aduanero relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancias, al amparo de los cuadernos TIR . . . 3
. . . 4
A N E X O . . . 4
Convenio CMR relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancias por Carretera . . . 4
. . . 18
Transporte de Mercancias Perecederas . . . 18
. . . 18
Trabajadores del Transporte internacional por carretera (AETR) . . . 18
(BOE núm. 140, de 13 de junio de 2022) . . . 18
Texto consolidado del Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), hecho en Ginebra el 1 de julio de 1970 . . . 18

I. NORMATIVA GENERAL

§ 2. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. . . . 19

Preámbulo . . . 19
TÍTULO PRELIMINAR . . . 22
CAPÍTULO I. Ámbito de aplicación . . . 22
CAPÍTULO II. Principios generales . . . 23
CAPÍTULO III. Régimen de competencias y coordinación de las mismas . . . 24
CAPÍTULO IV. Organos de coordinación interadministrativa . . . 24
TÍTULO I. Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre . . . 26
CAPÍTULO I. Directrices generales. . . . 26
CAPÍTULO II. Programación y planificación . . . 26
CAPÍTULO III. Régimen económico-financiero de los servicios y actividades de transporte terrestre . . . 27
CAPÍTULO IV. Coordinación entre los distintos modos de transporte terrestre y transporte combinado . . . 31
CAPÍTULO V. Coordinación del sistema de transportes con las necesidades de la defensa y protección civil . . . 31
CAPÍTULO VI. La inspección del transporte terrestre . . . 32
CAPÍTULO VII. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres . . . 35
CAPÍTULO VIII. Juntas Arbitrales del Transporte . . . 35
CAPÍTULO IX. Los usuarios del transporte . . . 36
TÍTULO II. Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos . . . 37
CAPÍTULO I. Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo . . . 37
Sección primera. Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional . . . 37
Sección segunda. Titulos administrativos habilitantes para el ejercicio de la actividad . . . 39
Sección tercera. Requisitos generales de ejercicio de la actividad . . . 41
CAPÍTULO II. Colaboración con la Administración y cooperación entre empresas . . . 43
Sección primera. Colaboracion con la administracion . . . 43
Sección segunda. Agrupación y cooperación entre empresas . . . 44
TÍTULO III. De los servicios y actividades del transporte por carretera . . . 44
CAPÍTULO I. Clasificación . . . 44
CAPÍTULO II. Los transportes públicos regulares de viajeros . . . 45
Sección primera. Los transportes publicos regulares permanentes de viajeros de uso general . . . 46
Sección segunda. Transportes regulares temporales y de uso especial . . . 53
CAPÍTULO III. Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías . . . 54
Sección primera. Disposiciones comunes . . . 54
Sección segunda. Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancias . . . 55

Sección tercera. Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros . . . 55
CAPÍTULO IV. Los transportes privados . . . 57
CAPÍTULO V. El transporte internacional . . . 59
CAPÍTULO VI. Los transportes turísticos . . . 59
CAPÍTULO VII. Los transporte urbanos . . . 60
TÍTULO IV. Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera . . . 61
CAPÍTULO I. Actividades de mediación . . . 61
CAPÍTULO II. Centros de información y distribución de cargas . . . 62
CAPÍTULO III. Almacenistas-distribuidores . . . 62
CAPÍTULO IV. Transitarios . . . 62
CAPÍTULO V. Estaciones de transporte por carretera . . . 62
CAPÍTULO VI. Arrendamiento de vehículos . . . 63
TÍTULO V. Régimen sancionador y de control de los transportes terrestres, y de sus actividades auxiliares y complementarias . . . 64
CAPÍTULO I. Régimen sancionador . . . 64
CAPÍTULO II. Instrumentos de control . . . 82
TÍTULO VI. El transporte ferroviario . . . 82
CAPÍTULO I. Conceptos y clases . . . 83
CAPÍTULO II. Los ferrocarriles de transporte público . . . 83
CAPÍTULO III. Los ferrocarriles de transporte privado . . . 83
Disposiciones adicionales . . . 83
Disposiciones transitorias . . . 88
Disposiciones derogatorias . . . 94
Disposiciones finales . . . 94

§ 3. Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. [Inclusión parcial] . . . 96

[. . .]

Disposiciones adicionales . . . 96
Disposición adicional primera. Declaración de obligaciones de servicio público . . . 96
Disposición adicional segunda. Cambios de denominación . . . 96
Disposición adicional tercera. Certificados de competencia profesional . . . 97
Disposición adicional cuarta. Coordinación del Registro de Empresas y Actividades de Transporte con otros Registros . . . 97
Disposición adicional quinta. Registro de los títulos y licencias habilitantes para la realización de transporte por ferrocarril . . . 97
Disposición adicional sexta. Acción directa contra el cargador principal en los supuestos de intermediación . . . 97

[. . .]

§ 4. Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías . . . 98

Preámbulo . . . 98
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 101
CAPÍTULO II. Documentación del contrato . . . 103
CAPÍTULO III. Contenido del contrato de transporte de mercancías . . . 105
CAPÍTULO IV. Depósito y enajenación de mercancías . . . 112
CAPÍTULO V. Responsabilidad del porteador . . . 113
CAPÍTULO VI. Porteadores sucesivos . . . 117
CAPÍTULO VII. Transporte multimodal . . . 118
CAPÍTULO VIII. Normas especiales del contrato de mudanza . . . 118
CAPÍTULO IX. Prescripción de acciones . . . 120
Disposiciones adicionales . . . 121
Disposiciones transitorias . . . 122
Disposiciones derogatorias . . . 122
Disposiciones finales . . . 122

§ 5. Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. [Inclusión parcial] 126

[. . .]

TÍTULO IV. Servicios de transporte y comunicaciones 126
CAPÍTULO I. Servicios de transporte 126

[. . .]

Artículo 21. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. . . . 126

[. . .]

§ 6. Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. [Inclusión parcial] 128

TÍTULO I. Normas fiscales. 128

[. . .]

CAPÍTULO III. Tasas y prestaciones patrimoniales de carácter público 128
Sección 1.ª Tasas 128

[. . .]

Artículo 27. Tasas que gravan la prestación de servicios y la realización de actuaciones por la Administración en materia de ordenación de los transportes terrestres por carretera. 128

[. . .]

TÍTULO V. De la acción administrativa 132

[. . .]

CAPÍTULO II. Acción administrativa en materia de transportes 132
Artículo 162. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. . . 132
Artículo 163. Declaración de porte. 133

[. . .]

§ 7. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. [Inclusión parcial] 134

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL 134

[. . .]

TÍTULO I. Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial 134
CAPÍTULO I. Competencias 134
Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado. 134
Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior. 135

[. . .]

TÍTULO V. Régimen sancionador 136
CAPÍTULO I. Infracciones 136

[. . .]

Artículo 77. Infracciones muy graves. 137

[. . .]

ANEXO I. Conceptos básicos 138

[. . .]

§ 8. Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de bonos garantizados, distribución transfronteriza de organismos de inversión colectiva, datos abiertos y reutilización de la información del sector público, ejercicio de derechos de autor y derechos afines aplicables a determinadas transmisiones en línea y a las retransmisiones de programas de radio y televisión, exenciones temporales a determinadas importaciones y suministros, de personas consumidoras y para la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. [Inclusión parcial] 144

[. . .]

LIBRO SÉPTIMO. Transposición de la Directiva (UE) 2019/1161, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes 144
Artículo 86. Objeto y finalidad. 144
Artículo 87. Ámbito de aplicación. 144
Artículo 88. Definiciones. 146
Artículo 89. Vehículos excluidos. 147
Artículo 90. Objetivos mínimos de contratación pública y distribución de los mismos. 148
Artículo 91. Obligaciones de cooperación e información. 149

[. . .]

§ 9. Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras. [Inclusión parcial] 151

[. . .]

Disposiciones adicionales 151
Disposición adicional primera. Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías. 151
Disposición adicional segunda. Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías. 152
Disposición adicional tercera. Estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga. 152
Disposición adicional cuarta. Aplicación al sector del transporte por carretera de las modificaciones del Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril, en materia de desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional. 153
Disposición adicional quinta. Beneficios fiscales aplicables al «Global Mobility Call». 153
Disposición adicional sexta. Régimen fiscal aplicable a la final de la «UEFA Europa League 2022». 153
Disposición adicional séptima. Acuerdos para el suministro de productos farmacéuticos autorizados bajo cualquiera de las modalidades recogidas en el Real Decreto Legislativo 1/2015, de 24 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de garantías y uso racional de los medicamentos y productos sanitarios, para los que exista una necesidad médica no cubierta en la lucha contra la COVID-19. 155
Disposiciones transitorias 155
Disposición transitoria primera. Aplicación de la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible en los contratos de transporte continuado vigentes. 155
Disposición transitoria segunda. Régimen de ejecución de los programas de políticas activas de empleo regulados por bases reguladoras, convocatorias e instrumentos jurídicos aprobados antes de 31 de diciembre de 2021. 156
Disposición transitoria tercera. Régimen transitorio aplicable a los programas de colaboración social pendientes de ejecución. 156
Disposición transitoria cuarta. Régimen transitorio aplicable a la reforma de los artículos 277 y 280 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre. 156
Disposiciones derogatorias 156

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.. . . . 156
Disposiciones finales . . . 157
Disposición final primera. Título competencial. . . . 157
Disposición final segunda. Desarrollo reglamentario. . . . 157
Disposición final tercera. Transposición de Directiva. . . . 157
Disposición final cuarta. Mandado de modificación del Reglamento General de Vehículos para la mejora de la sostenibilidad ambiental. . . . 157

[. . .]

Disposición final octava. Entrada en vigor. . . . 158

§ 10. Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma. [Inclusión parcial]. . . . 159

[. . .]

CAPÍTULO II. Medidas en materia de transportes . . . 159

[. . .]

Sección 2.ª Otras medidas en materia de transportes . . . 159

[. . .]

II. NORMATIVA DE DESARROLLO

§ 11. Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres . . . 161

Preámbulo . . . 161
TÍTULO I. Disposiciones comunes a los distintos modos de transporte. . . . 168
CAPÍTULO I. Ámbito de aplicación, régimen competencial y principios de ordenación administrativa . . . 168
CAPÍTULO II. Disposiciones relativas al cumplimiento del contrato de transporte . . . 169
Sección 1.ª Responsabilidad . . . 169
Sección 2.ª Seguros . . . 169
Sección 3.ª Juntas arbitrales del transporte. . . . 169
Sección 4.ª Contratos-tipo. . . . 173
CAPÍTULO III. Los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre . . . 174
CAPÍTULO IV. Otras disposiciones. . . . 178
Sección 1.ª Planes de transporte . . . 178
Sección 2.ª Transporte sucesivo. . . . 179
Sección 3.ª Régimen tarifario. . . . 179
Sección 4.ª Participación de las Asociaciones de cargadores y usuarios en las funciones administrativas . . . 180
Sección 5.ª El consejo nacional de transportes terrestres . . . 180
TÍTULO II. Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos . . . 183
CAPÍTULO I. Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio de la actividad . . . 183
CAPÍTULO II. Títulos habilitantes. . . . 186
CAPÍTULO III. Reglas y exigencias generales. . . . 188
CAPÍTULO IV. Gestión electrónica de los procedimientos . . . 189
CAPÍTULO V. Colaboración de las Asociaciones Profesionales con la Administración . . . 190
TÍTULO III. Transportes regulares de viajeros. . . . 194
CAPÍTULO I. Establecimiento de servicios regulares permanentes de uso general . . . 194
CAPÍTULO II. Adjudicación de la explotación de los servicios regulares permanentes de uso general . . . 196
CAPÍTULO III. Explotación de las concesiones . . . 201
CAPÍTULO IV. Modificación de las condiciones de prestación y extinción de los contratos. . . . 208
CAPÍTULO V. Servicios regulares permanentes de uso general con condiciones especiales de prestación . . . 210
CAPÍTULO VI. Transportes regulares de uso especial . . . 214
TÍTULO IV. Transportes discrecionales y distintos tipos específicos de transportes . . . 216
CAPÍTULO I. Transportes públicos discrecionales de mercancías y de viajeros: Autorizaciones y régimen jurídico . . . 216
Sección 1.ª Autorizaciones . . . 216

Sección 2.ª Régimen jurídico . . . 219
CAPÍTULO II. Reglas sobre determinados tipos específicos de transporte . . . 222
Sección 1.ª Transporte público en automóviles de turismo . . . 222
Sección 2.ª Transportes turísticos y realizados con contratación individual . . . 224
Sección 3.ª Transporte sanitario . . . 225
Sección 4.ª Transporte funerario . . . 227
Sección 5.ª Transporte de mercancías peligrosas y de mercancías perecederas . . . 227
CAPÍTULO III. Transporte urbano . . . 227
CAPÍTULO IV. Transporte internacional . . . 227
CAPÍTULO V. Transportes privados . . . 230
TÍTULO V. Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera . . . 230
CAPÍTULO I. Agencias de transporte . . . 230
Sección 1.ª Agencias de transporte de mercancías . . . 230
CAPÍTULO II. Transitarios . . . 231
CAPÍTULO III. Almacenistas-distribuidores . . . 231
CAPÍTULO IV. Arrendamientos de vehículos . . . 232
Sección 1.ª Arrendamiento sin conductor . . . 232
Sección 2.ª Arrendamiento con conductor . . . 233
CAPÍTULO V. Estaciones de transporte . . . 235
CAPÍTULO VI. Centro de información y distribución de cargas . . . 236
TÍTULO VI. Régimen sancionador y de control de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos . . . 236
CAPÍTULO I. Reglas generales sobre responsabilidad . . . 236
CAPÍTULO II. Infracciones . . . 237
CAPÍTULO III. Sanciones . . . 255
CAPÍTULO IV. Procedimiento sancionador . . . 256
CAPÍTULO V. Precintados . . . 261
CAPÍTULO VI. Documentos de control . . . 261
TÍTULO VII. Establecimiento, construcción y explotación de transportes ferroviarios . . . 261
TÍTULO VIII. Policía de Ferrocarriles . . . 261
Disposiciones adicionales . . . 262
Disposiciones transitorias . . . 263
ANEXO I. Infracciones administrativas cuya comisión afecta al cumplimiento del requisito de honorabilidad . . . 293
ANEXO II. Régimen de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera . . . 302

§ 12. Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera . . . 306

Preámbulo . . . 306
Artículos . . . 307
Disposiciones transitorias . . . 308
Disposiciones derogatorias . . . 309
Disposiciones finales . . . 309
ANEXO. Condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera . . . 309

§ 13. Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. [Inclusión parcial] . . . 333

[. . .]

Disposiciones transitorias . . . 333
Disposición transitoria primera. Convalidación de autorizaciones de transporte público . . . 333

[. . .]

§ 14. Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera . . . 335

Preámbulo . . . 335
CAPÍTULO I. Disposiciones comunes a las autorizaciones de transporte sanitario público y privado complementario . . . 335
CAPÍTULO II. Régimen de las autorizaciones de transporte público . . . 337
CAPÍTULO III. Régimen de las autorizaciones de transporte privado complementario sanitario . . . 341
CAPÍTULO IV. Régimen de la certificación técnico-sanitaria . . . 342

Disposiciones adicionales 344
Disposiciones transitorias 346
Disposiciones derogatorias 347
Disposiciones finales 347

§ 15. Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte 348

Preámbulo 348
Artículos 349
Disposiciones adicionales 351
Disposiciones derogatorias 352
Disposiciones finales 352
ANEXO I. Ámbitos y acciones prioritarios 352
ANEXO II. Principios para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) 353

§ 16. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. [Inclusión parcial] 355

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS 355

[. . .]

V-23 DISTINTIVO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS 355

[. . .]

§ 17. Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías 359

Preámbulo 359
Artículos 359
Disposiciones derogatorias 366
Disposiciones finales 366

§ 18. Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. [Inclusión parcial] 367

Preámbulo 367
Artículos 368
Disposiciones adicionales 368
Disposiciones transitorias 368

§ 19. Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo, por la que se regula el Comité Nacional del Transporte por Carretera. [Inclusión parcial] 369

Artículos 369

[. . .]

Artículo 2. Estructura del Departamento de Transporte de Mercancías. 369

[. . .]

§ 20. Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera 371

Preámbulo 371
Artículos 371

Disposiciones derogatorias . . . 373
Disposiciones finales . . . 373

§ 21. Orden FOM/2924/2006, de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable . . . 375

Preámbulo . . . 375
Artículos . . . 375
ANEXO I. Informe anual del Consejero de Seguridad . . . 377
ANEXO II. Instrucciones para cumplimentar el informe . . . 380

§ 22. Real Decreto 205/2025, de 18 de marzo, por el que se establecen los criterios para la determinación de los gravámenes, de sus exenciones y reducciones, y su aplicación a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras integradas en la Red de Carreteras del Estado. . . . 383

Preámbulo . . . 383
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 387
CAPÍTULO II. Cálculo de peajes . . . 391
CAPÍTULO III. Condiciones de aplicación . . . 392
Disposiciones adicionales . . . 398
Disposiciones derogatorias . . . 400
Disposiciones finales . . . 400
ANEXO I. Principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes asociados a los costes de la infraestructura . . . 401
ANEXO II. Clasificación de vehículos según límites de emisión . . . 403
ANEXO III. Clasificación de vehículos en función de los daños que causan al pavimento . . . 404
ANEXO IV. Requisitos para la percepción de una tarifa de peaje por costes externos . . . 405
ANEXO V. Valores de referencia de la tarifa de peaje por costes externos. . . . 408
ANEXO VI. Comportamiento en materia de emisiones . . . 409

TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

§ 23. Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español . . . 410

Preámbulo . . . 410
CAPÍTULO I. Disposiciones generales y definiciones . . . 411
CAPÍTULO II. Normas sobre la operación de transporte . . . 412
CAPÍTULO III. Normas técnicas sobre vehículos de transporte, envases y embalajes, grandes recipientes para granel, grandes embalajes y contenedores a granel (pulverulentos o granulares) . . . 414
CAPÍTULO IV. Normas de actuación en caso de avería o accidente . . . 421
CAPÍTULO V. Consejeros de seguridad . . . 423
CAPÍTULO VI. Operaciones de carga y descarga . . . 426
Sección 1.ª Normas generales . . . 426
Sección 2.ª Normas especiales en el caso de cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores cisternas, contenedores de gas de elementos múltiples y cajas móviles cisternas . . . 429
CAPÍTULO VII. Régimen sancionador . . . 431
Disposiciones adicionales . . . 431
Disposiciones transitorias . . . 432
Disposiciones derogatorias . . . 432
Disposiciones finales . . . 432
ANEJO 1. Normas especiales aplicables en el caso de transportes desarrollados íntegramente dentro del territorio español . . . 434
ANEJO 2. Relación de comprobaciones para carga/descarga de mercancías peligrosas (Sólo se comprobarán los epígrafes aplicables en cada caso). . . . 435
ANEJO 3. Comunicación relativa a la designación de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera y de las actividades derivadas de éstos . . . 438
ANEJO 4. COMUNICACIÓN RELATIVA A LA DESIGNACIÓN DE EMPRESAS CON ASUNCIÓN DE RESPONSABILIDADES . . . 440
ANEJO 5. Disposiciones vigentes, en materia industrial, que son de aplicación en este reglamento, en cuanto no se opongan al ADR . . . 441

ANEJO 6. Organismos de control e ITV . . . 443
ANEJO 7. Documentación . . . 445

§ 24. Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte 499

Preámbulo . . . 499
Artículos . . . 500
Disposiciones adicionales . . . 504
Disposiciones derogatorias . . . 505
Disposiciones finales . . . 505

§ 25. Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable 506

Preámbulo . . . 506
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 507
CAPÍTULO II. Del consejero de seguridad . . . 507
Disposiciones adicionales . . . 509
Disposiciones finales . . . 510
ANEXO. Lista de las materias precisas para la realización de las pruebas de consejero de seguridad . . . 510

§ 26. Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril 512

Preámbulo . . . 512
Artículos . . . 513
Disposiciones finales . . . 514
DIRECTRIZ BÁSICA DE PLANIFICACIÓN DE PROTECCIÓN CIVIL ANTE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL . . . 515
I. Objeto y ámbito . . . 515
II. Elementos básicos para la planificación . . . 515
III. El plan estatal de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y por ferrocarril . . . 521
IV. Los planes de Comunidades Autónomas ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril . . . 523
ANEXO I. Modelos de boletines de notificación de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas . . . 528
ANEXO II. Modelos de boletín estadístico de mercancías por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas . . . 532

§ 27. Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas. [Inclusión parcial] 534

[. . .]

REGLAMENTO DE ARMAS . . . 534

[. . .]

Capítulo II. Circulación y comercio . . . 534
Sección 1. Circulación . . . 534
Guías de circulación . . . 534
Artículo 31 . . . 534
Artículo 32 . . . 534
Artículo 33 . . . 535
Envases y precintos . . . 535
Artículo 34 . . . 535
Artículo 35 . . . 535
Artículo 36 . . . 535
Artículo 37 . . . 535
Artículo 38 . . . 535
Envíos de armas . . . 536
Artículo 39 . . . 536

Artículo 40. 536
Artículo 41. 536
Artículo 42. 536
Recepción de expediciones 536
Artículo 43. 536
Artículo 44. 537
Sección 2. Comercio interior 537
Publicidad 537
Artículo 45. 537

[. . .]

Capítulo III. Medidas de seguridad en fabricación, circulación y comercio 537

[. . .]

Artículo 82. 537

[. . .]

Artículo 84. 537

[. . .]

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 1. Características y medidas de seguridad en galerías y campos de tiro. 538
INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 2. Normas y técnicas de inutilización de las armas de fuego para garantizar que las armas de fuego inutilizadas lo sean irreversiblemente. 549
ANEXO I. Especificaciones técnicas para la inutilización de armas de fuego 551
ANEXO II. Modelo de marcado de armas de fuego inutilizadas 557
ANEXO III. Modelo de certificado para armas inutilizadas. 558
INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 3. Armas de alarma y señales. 558
ANEXO. Especificaciones técnicas de las armas de alarma y señales. 559
INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 4. Especificaciones técnicas de marcado de las armas y los componentes esenciales. 560
INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 5. Tarjeta Europea de Armas de Fuego 561
ANEXO I. 562
ANEXO II 564

§ 28. Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos. [Inclusión parcial] 565

[. . .]

Disposiciones transitorias 565
Disposición transitoria tercera. Plazos de adaptación a la nueva normativa sobre instalaciones y transportes. . . 565

[. . .]

TÍTULO VIII. Importación, exportación, tránsito y transferencia 566
CAPÍTULO I. Normas generales. 566
Artículo 126. Circulación.. 566

[. . .]

TÍTULO IX. Transporte 566

[. . .]

CAPÍTULO III. Transporte por carretera 566

[. . .]

Artículo 155. Competencias. 567

[. . .]

Artículo 157. Protocolo de emergencia.. 567

[. . .]

TÍTULO X. Régimen sancionador. 567
CAPÍTULO I. Infracciones y sanciones. 567

[. . .]

Artículo 179. Infracciones graves. 567

[. . .]

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 1. Seguridad ciudadana: Medidas de vigilancia y protección en instalaciones, transportes de explosivos y unidades móviles de fabricación de explosivos 568

[. . .]

ANEXO VI. Requisitos que deben de cumplir los vehículos que se dediquen al transporte de explosivos por carretera 573

[. . .]

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 11. Apertura de los depósitos y transportes de explosivos. Destino de los explosivos no consumidos 574

[. . .]

§ 29. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. [Inclusión parcial] 579

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS 579

[. . .]

V-11. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS 579

[. . .]

§ 30. Orden FOM/606/2018, de 25 de mayo, sobre el contenido del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera. 581

Preámbulo 581
Artículos 582
ANEXO. Contenido del informe anual 583

TRANSPORTE DE MERCANCIAS PERECEDERAS

§ 31. Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes 587

Preámbulo 587
Artículos 588
Disposiciones finales 588

§ 32. Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte 589

Preámbulo 589
Artículos 590
Disposiciones finales 593

§ 33. Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones. 594

Preámbulo 594
Artículos 595
Disposiciones transitorias 599

Disposiciones derogatorias . . . 600
Disposiciones finales . . . 600
ANEJO 1. Especialidades . . . 600
ANEJO 2. Documentos a generar por los organismos de control. . . . 601
ANEJO 3. Requisitos de los procedimientos y equipos de inspección. . . . 601
ANEJO 4. Requisitos para el cumplimiento del Acuerdo ATP en relación con las inspecciones, modificaciones, conformidad de la producción en serie y conformidad de unidades en servicio . . . 602
APÉNDICE 1. Certificado de características de un prototipo de vehículo especial . . . 604
APÉNDICE 2. Certificado de conformidad con los requisitos reglamentarios de un tipo de vehículo especial destinado al transporte de mercancías perecederas . . . 608
APÉNDICE 3. Acta de conformidad de un vehículo especial con el tipo . . . 609
APÉNDICE 4. Ficha de características de un vehículo especial . . . 613
APÉNDICE 5. Modelo de certificado para las unidades isotermas, refrigerantes, frigoríficas, caloríficas o frigoríficas y caloríficas destinadas a los transportes terrestres internacionales de mercancías perecederas . . . 617
APÉNDICE 6. Modelo de certificado de conformidad para los vehículos especiales destinados al transporte nacional de mercancías perecederas (TMP) . . . 617
APÉNDICE 7. Acta de inspección periódica de un vehículo especial . . . 617
APÉNDICE 8. Informe previo a la modificación o reparación de un vehículo especial. . . . 619
APÉNDICE 9. Acta de inspección excepcional de un vehículo especial . . . 619
APÉNDICE 10. Placa del fabricante . . . 621
APÉNDICE 11. Criterios que se utilizaron hasta el 1 de febrero de 1997 para admitir vehículos refrigerantes por cálculo . . . 621
APÉNDICE 12. Vehículos multicompartimento . . . 623
APÉNDICE 13. Procedimiento de control de montaje de caja cerrada . . . 624

INSPECCIÓN Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

§ 34. Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español . . . 625

Preámbulo . . . 625
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 627
CAPÍTULO II. Régimen de inspección técnica en carretera . . . 629
CAPÍTULO III. Procedimientos de inspección . . . 629
CAPÍTULO IV. Régimen sancionador . . . 633
Disposiciones adicionales . . . 633
Disposiciones derogatorias . . . 633
Disposiciones finales . . . 634
ANEXO I. Elementos del sistema de clasificación de riesgos . . . 634
ANEXO II. Ámbito de la inspección técnica en carretera . . . 635
ANEXO III. Sujección de la carga . . . 656
ANEXO IV. Modelo del Informe de Inspección Técnica en Carretera más minuciosa con una lista de los puntos objeto de control . . . 659
ANEXO V. Modelo armonizado para los informes a la comisión . . . 663

§ 35. Real Decreto 125/2017, de 24 de febrero, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos de tacógrafos . . . 671

Preámbulo . . . 671
Artículos . . . 672
Disposiciones adicionales . . . 681
Disposiciones transitorias . . . 683
Disposiciones derogatorias . . . 684
Disposiciones finales . . . 684
ANEXO I. Requisitos y disposiciones técnicas . . . 686
APÉNDICE 1: MODELO DE INFORME TÉCNICO PARA TACÓGRAFOS ANALÓGICOS . . . 695
APÉNDICE 2: MODELO DE INFORME TÉCNICO PARA TACÓGRAFOS DIGITALES . . . 699
APÉNDICE 3: MODELO DE INFORME TÉCNICO PARA REPARACIÓN DE TACÓGRAFOS. . . . 706
ANEXO II. Informe sobre transferencia de datos/certificado de intransferibilidad . . . 708
ANEXO III. Señal del servicio de tacógrafos. . . . 709

§ 36. Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital . . . 711

Preámbulo . . . 711
CAPÍTULO I. De las tarjetas de tacógrafo . . . 712
Sección primera. Concepto y clases de tarjetas de tacógrafo . . . 712
Sección segunda. De las tarjetas de conductor . . . 713
Sección tercera. De las tarjetas de empresa . . . 716
Sección cuarta. De las tarjetas de centro de ensayo . . . 718
Sección quinta. De las tarjetas de control . . . 720
CAPÍTULO II. De la transferencia, descarga o volcado de datos del tacógrafo digital . . . 721
CAPÍTULO III. Fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital . . . 724
Disposiciones adicionales . . . 724
Disposiciones finales . . . 725
ANEXO I . . . 726
ANEXO II . . . 727
ANEXO III . . . 728

§ 37. Orden FOM/605/2004, de 27 de febrero, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable . . . 729

Preámbulo . . . 729
Artículos . . . 729
Disposiciones derogatorias . . . 731
Disposiciones finales . . . 731
ANEXO. Modelo de certificado . . . 731

§ 38. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. [Inclusión parcial] . . . 733

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS . . . 733

[. . .]

TÍTULO II. Homologación, inspección y condiciones técnicas de los vehículos de motor, remolques y semirremolques . . . 733
CAPÍTULO I. Homologación e inspección técnica . . . 733

[. . .]

Artículo 10. Inspecciones técnicas de vehículos . . . 733

[. . .]

§ 39. Resolución de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera . . . 734

Preámbulo . . . 734
Artículos . . . 734
ANEXO I. Lista de control . . . 737
ANEXO II. Infracciones . . . 738
ANEXO III. Modelo impreso normalizado para la elaboración del informe sobre infracciones y sanciones que debe dirigirse a la Comisión Infracciones y Sanciones . . . 740

TRABAJADORES DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS

§ 40. Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte 741

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

Preámbulo 741
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 743
CAPÍTULO II. Cualificación inicial 744
CAPÍTULO III. Formación continua 745
CAPÍTULO IV. Empresas autorizadas como centros de formación. 746
CAPÍTULO V. Cursos de formación 747
CAPÍTULO VI. Exámenes para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial 749
CAPÍTULO VII. Tarjeta acreditativa de la vigencia del certificado de aptitud profesional 750
CAPÍTULO VIII. Responsabilidades de las empresas CAP 751
Disposiciones adicionales 752
Disposiciones transitorias 755
Disposiciones derogatorias 755
Disposiciones finales 755
ANEXO I. Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores 759
ANEXO II. Requisitos de las empresas autorizadas como centros de formación 771
ANEXO III. Homologación de cursos 773
ANEXO IV. Mecánica y contenido de los cursos de formación 774
ANEXO V. Exámenes de cualificación inicial 775
ANEXO VI. Tarjeta de cualificación del conductor 776

§ 41. Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. [Inclusión parcial] 779

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES 779
TÍTULO I. De las autorizaciones administrativas para conducir 779

[. . .]

CAPÍTULO III. Otras autorizaciones administrativas para conducir 779
Sección 1.ª De la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas . . 779
Artículo 25. Autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas. 779
Artículo 26. Requisitos para su obtención. 779
Artículo 27. Solicitud de la autorización especial y documentación a presentar. 780
Artículo 28. Vigencia de la autorización especial y prórroga de la misma. 780
Artículo 29. Ampliación de la autorización especial. 780
Artículo 30. Entrega de la autorización original. 781
Sección 2.ª Del permiso internacional para conducir 781
Artículo 31. El permiso internacional para conducir. 781
Artículo 32. Requisitos para obtener el permiso internacional para conducir. 781

[. . .]

TÍTULO II. De la enseñanza de la conducción y de las pruebas de aptitud a realizar para obtener autorizaciones administrativas para conducir 782

[. . .]

CAPÍTULO IV. De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos para obtener o prorrogar la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas 782
Artículo 63. Pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica. 782
Artículo 64. Pruebas de control sobre formación práctica. 782
Artículo 65. Centros en los que se realizarán las pruebas y los ejercicios prácticos.. 782
Artículo 66. Convocatorias. 782
Artículo 67. Forma de realizar las pruebas. 782
Artículo 68. Calificación y vigencia de las pruebas de aptitud. 783
Artículo 69. Duración de las pruebas. 783
Artículo 70. Exenciones. 783
Artículo 71. De las pruebas a realizar para prorrogar la vigencia de la autorización.. 783
TÍTULO III. De los permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil 784

Artículo 72. Escuelas y Organismos autorizados para expedir permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas. 784
Artículo 73. Canje de los permisos de conducción y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas. 784
Artículo 74. Formación impartida por las Escuelas oficiales de Policía. 785

[. . .]

§ 42. Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo 786

Preámbulo 786
CAPITULO I. Disposiciones generales 787
CAPITULO II. Ampliaciones de jornada. 788
Sección 1.ª Empleados de fincas urbanas, guardas y vigilantes no ferroviarios 788
Sección 2.ª Trabajo en el campo 788
Sección 3.ª Comercio y hostelería 789
Sección 4.ª Transportes y trabajo en el mar 789
Subsección 1.ª Disposiciones comunes 789
Subsección 2.ª Transportes por carretera 790
Subsección 3.ª Transporte ferroviario 792
Subsección 4.ª Transporte y trabajos aéreos 792
Subsección 5.ª Trabajo en la mar 793
Sección 5.ª Trabajos en determinadas condiciones específicas 796
CAPITULO III. Limitaciones de jornada 797
Sección 1.ª Trabajos expuestos a riesgos ambientales 797
Sección 2.ª Trabajo en el campo 797
Sección 3.ª Trabajo de interior en minas 797
Sección 4.ª Trabajos de construcción y obras públicas 798
Sección 5.ª Trabajo en cámaras frigoríficas y de congelación 799
CAPITULO IV. Trabajo nocturno 799
Disposiciones adicionales 800
Disposiciones transitorias 802
Disposiciones derogatorias 803
Disposiciones finales 803
ANEXO I 803
ANEXO II 806

§ 43. Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera 808

Preámbulo 808
Artículos 809
Disposiciones finales 812

§ 44. Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera 813

Preámbulo 813
Artículos 814
Disposiciones adicionales 816
Disposiciones transitorias 816
Disposiciones derogatorias 816
Disposiciones finales 816

§ 45. Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados . . . 817

Preámbulo 817
Artículos 818
Disposiciones finales 818

§ 46. Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. [Inclusión parcial] 820

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES 820
TÍTULO I. De la relación individual de trabajo 820
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 820
Sección 1.ª Ámbito y fuentes 820
Artículo 1. Ámbito de aplicación. 820

[. . .]

Artículo 48 bis. 821

[. . .]

Disposiciones adicionales 821
Disposición adicional vigesimotercera. Presunción de laboralidad en el ámbito de las plataformas digitales de reparto. 821

[. . .]

§ 47. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. [Inclusión parcial] 823

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL 823

[. . .]

Disposiciones adicionales 823
Disposiciones transitorias 824

[. . .]

ANEXO IX. Centros de sensibilización y reeducación vial 824

§ 48. Resolución de 18 de marzo de 2022, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera 828

Preámbulo 828
Artículos 829
ANEXO I 831
ANEXO II. Equipo estándar a disposición de las unidades de control 832
ANEXO III. Infracciones 832

§ 49. Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional. [Inclusión parcial] 835

[. . .]

CAPÍTULO V. Normas especiales para los conductores en el transporte por carretera 835
Disposiciones adicionales 838
Disposiciones finales 839

§ 50. Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. [Inclusión parcial] 840

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES EN EL ORDEN SOCIAL 840

[. . .]

CAPÍTULO II. Infracciones laborales. 840
Sección 1.ª Infracciones en materia de relaciones laborales 840

[. . .]

Subsección 3.ª Infracciones de las obligaciones establecidas en la normativa que regula el desplazamiento a España de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional . . . 840

[. . .]

CAPÍTULO III. Infracciones en materia de Seguridad Social . . . 841
Sección 1.ª Infracciones de los empresarios, entidades de formación, entidades que asuman la organización de las acciones de formación profesional para el empleo programada por las empresas, trabajadores por cuenta propia y asimilados. . . . 841

[. . .]

CAPÍTULO VI. Responsabilidades y sanciones . . . 843

[. . .]

Sección 2.ª Normas específicas . . . 843
Subsección 1.ª Responsabilidades empresariales en materia laboral y de prevención de riesgos laborales 843

[. . .]

§ 51. Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social. [Inclusión parcial]. . . . 845

[. . .]

TÍTULO II. Funcionamiento del Sistema . . . 845
CAPÍTULO I. De las funciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. . . . 845

[. . .]

IMPUESTOS ESPECIALES SOBRE EL TRANSPORTE TERRESTRE

§ 52. Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. [Inclusión parcial]. . . . 847

[. . .]

TÍTULO I. Impuestos especiales de fabricación . . . 847

[. . .]

CAPÍTULO VII. Impuesto sobre Hidrocarburos . . . 847

[. . .]

Artículo 52 bis. Devolución parcial por el gasóleo de uso profesional. . . . 847

[. . .]

CAPÍTULO IX. Impuesto sobre los Líquidos para Cigarrillos Electrónicos y otros Productos relacionados con el Tabaco . . . 849
Artículo 64. Ámbito objetivo. . . . 849
Artículo 64 bis. Hecho imponible. . . . 849
Artículo 64 ter. No sujeción.. . . . 849
Artículo 64 quáter. Devengo. . . . 849

[. . .]

§ 53. Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Impuestos Especiales. [Inclusión parcial] . . . 850

[. . .]

Disposiciones derogatorias . . . 850
Disposición derogatoria única.. . . . 850

[. . .]

TITULO I. Impuestos especiales de fabricación . . . 851
CAPITULO I. Disposiciones comunes a los impuestos especiales de fabricación . . . 851

[. . .]

Sección 8.ª Circulación . . . 851

[. . .]

Artículo 33 bis. Envíos garantizados. . . . 851
Artículo 33 ter. Expedición de productos que circulan al amparo de un documento administrativo electrónico simplificado. . . . 852
Artículo 33 quater. Recepción de productos que circulan al amparo de un documento administrativo electrónico simplificado. . . . 852
Artículo 33 quinquies. Procedimiento a seguir al inicio de la circulación al amparo de un documento administrativo electrónico simplificado en caso de indisponibilidad del sistema informático. . . . 853
Artículo 33 sexies. Procedimiento de recepción de productos que circulan al amparo de un documento administrativo electrónico simplificado en caso de indisponibilidad del sistema informático. . . . 853
Artículo 33 septies. Pruebas de recepción alternativas. . . . 854
Artículo 34. Circulación por carretera. . . . 854

[. . .]

Artículo 57 ter. Autocertificación de los pequeños productores independientes de bebidas alcohólicas. . . . 855

[. . .]

CAPITULO IV. Impuesto sobre el vino y bebidas fermentadas . . . 855

[. . .]

Artículo 66. Obligaciones específicas de los fabricantes. . . . 855

[. . .]

TITULO II. Impuesto especial sobre determinados medios de transporte . . . 856
Artículo 135. Reconocimiento previo de supuestos de no sujeción y de exención. . . . 856
Artículo 136. Solicitud de reconocimiento previo. . . . 856
Artículo 137. Documentación a aportar. . . . 856

[. . .]

Disposiciones adicionales . . . 857
Disposición adicional primera. Referencias a determinados órganos administrativos. . . . 857

[. . .]

III. NORMATIVA AUTONÓMICA

§ 54. 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 . . . 858

Preámbulo . . . 858
CAPÍTULO I. Ámbito de aplicación . . . 859
CAPÍTULO II. Delegación de facultades de gestión de los servicios de transporte interior y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte . . . 859
Sección primera. Delegacion de facultades en materia de transportes públicos regulares . . . 859
Sección segunda. Delegación de facultades en materia de transportes públicos discrecionales . . . 861
Sección tercera. Delegación de facultades en materia de transportes privados . . . 862
Sección cuarta. Delegación de facultades en materia de actividades auxiliares y complementarias del transporte . . . 862
Sección quinta. Delegación de facultades en materia de transportes por cable . . . 862
CAPÍTULO III. Delegación de facultades en materia de inspección y sanciones . . . 863
CAPÍTULO IV. Delegación de facultades en materia de arbitraje . . . 863
CAPÍTULO V. Delegación de funciones en relación con la capacitación profesional para el transporte y para las actividades auxiliares y complementarias del mismo . . . 864
CAPÍTULO VI. Normas generales de la Delegación . . . 864
DISPOSICIÓN ADICIONAL . . . 865

DISPOSICIÓN FINAL 865

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

§ 55. Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera 866

Preámbulo 866
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 867
TÍTULO I. Régimen de los Servicios de Transporte por Carretera 868
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 868
CAPÍTULO II. Transporte urbano 869
TÍTULO II. Régimen sancionador 870
Disposiciones adicionales 870
Disposiciones finales 871

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

§ 56. Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias 872

Preámbulo 872
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 876
TÍTULO I. La organización administrativa de los transportes por carretera en Canarias 878
TÍTULO II. Los sujetos del transporte 881
CAPÍTULO I. Los operadores de transportes 881
Sección 1.ª Disposiciones generales 881
Sección 2.ª Condiciones previas para el ejercicio de la profesión 882
CAPÍTULO II. Los operadores de actividades complementarias y auxiliares 884
CAPÍTULO III. Agrupación y cooperación 884
CAPÍTULO IV. Los usuarios 885
TÍTULO III. Servicios de transporte por carretera 886
CAPÍTULO I. Generalidades 886
CAPÍTULO II. Planificación de la movilidad, promoción del sector y financiación de los transportes públicos regulares 887
Sección 1.ª Planificación territorial y estratégica de la movilidad 887
Sección 2.ª Infraestructuras básicas de transporte terrestre y su planificación 889
Sección 3.ª Acciones de fomento 891
Sección 4.ª Financiación 892
CAPÍTULO III. Transporte público regular de viajeros por carretera 892
Sección 1.ª Servicio público 892
Sección 2.ª Modalidades de gestión del transporte público regular de viajeros 896
CAPÍTULO IV. Transporte público discrecional 898
CAPÍTULO V. Transportes privados 899
CAPÍTULO VI. Disposiciones particulares sobre determinados tipos de transportes 900
Sección 1.ª Transporte a la demanda 900
Sección 2.ª Transportes turísticos 901
Sección 3.ª Transportes oficiales 902
Sección 4.ª Transporte sanitario 902
Sección 5.ª Transporte funerario 903
Sección 6.ª Transporte escolar 903
Sección 7.ª Transporte adaptado 904
Sección 8.ª Transporte de auxilio-rescate 904
Sección 9.ª Arrendamiento de vehículos con conductor 905
CAPÍTULO VII. Transporte en taxis 908
CAPÍTULO VIII. Medidas de control 911
Sección 1.ª Medidas y documentos de control 911
Sección 2.ª Control de licencias y autorizaciones provenientes de otros ámbitos 912
TÍTULO IV. Actividades complementarias y auxiliares 912
CAPÍTULO ÚNICO. Clases 912
Sección 1.ª Agencias de Transportes 912
Sección 2.ª Centros de información, contratación y distribución de cargas 913
Sección 3.ª Almacenista-distribuidor 913
Sección 4.ª Transitarios 913
Sección 5.ª Arrendamiento de vehículos 913

TÍTULO V. Inspección y régimen sancionador . . . 915
CAPÍTULO I. Inspección de los transportes . . . 915
CAPÍTULO II. Infracciones y sanciones . . . 916
CAPÍTULO III. Procedimiento sancionador . . . 929
Disposiciones adicionales . . . 930
Disposiciones transitorias . . . 933
Disposiciones derogatorias . . . 934
Disposiciones finales . . . 934

IV. NORMATIVA SOBRE TRANSPORTES INTERNACIONALES Y ACUERDOS CON TERCEROS PAISES

§ 57. Instrumento de Adhesión de España al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (C. M. R.), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956 . . . 936

Intrumento de Adhesión . . . 936
Preámbulo . . . 936
CAPÍTULO I. Ámbito de Aplicación . . . 936
CAPÍTULO II. Personas por las cuales responde el transportista . . . 937
CAPÍTULO III. Conclusión y ejecución del contrato de transporte . . . 937
CAPÍTULO IV. Responsabilidad del transportista . . . 941
CAPÍTULO V. Reclamaciones y acciones . . . 945
CAPÍTULO VI. Disposiciones relativas al transporte efectuado por transportistas sucesivos . . . 946
CAPÍTULO VII. Nulidad de las cláusulas contrarias al convenio . . . 948
CAPÍTULO VIII. Disposiciones finales . . . 948
PROTOCOLO DE FIRMA . . . 950

§ 58. Orden de 30 de septiembre de 1993 por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE . . . 951

Preámbulo . . . 951
Artículos . . . 951
Disposiciones adicionales . . . 952
Disposiciones finales . . . 953

§ 59. Orden TRM/59/2025, de 16 de enero, por la que se regula el certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera . . . 954

Preámbulo . . . 954
Artículos . . . 955
Disposiciones transitorias . . . 957
Disposiciones derogatorias . . . 957
Disposiciones finales . . . 957

ACUERDOS INTERNACIONALES CON TERCEROS PAÍSES

§ 60. Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Albania sobre transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera, hecho en Tirana el 10 de abril de 2003 . . . 958

Preámbulo . . . 958
Artículos . . . 958
I. Transporte de viajeros . . . 959
A. Ámbito y definiciones . . . 959
B. Acceso al mercado . . . 960
II. Transporte de mercancías . . . 961
III. Disposiciones generales . . . 962

§ 61. Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno Macedonio sobre transporte internacional por carretera, hecho en Skopje el 2 de marzo de 1999 965

Preámbulo 965
Artículos 965
I. Transporte de pasajeros 966
II. Transporte de mercancías. 968

§ 62. Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Kazajstán sobre transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera, hecho ad referéndum en Madrid el 30 de octubre de 2000, y Canje de Notas, de fechas 6 y 24 de febrero de 2006, modificativo del artículo 11 972

Preámbulo 972
Ámbito 972
Definiciones 972
Transporte de viajeros 973
Transporte de mercancías 974
Disposiciones generales 975

§ 63. Acuerdo entre el Reino de España y la República Islámica del Irán sobre transporte internacional por carretera, hecho en Teherán el 7 de febrero de 1999 978

Preámbulo 978
Artículos 978
I. Transporte de pasajeros 979
II. Transporte de mercancías. 981

§ 64. Acuerdo entre el Reino de España y la República Argelina Democrática y Popular relativo a los transportes internacionales por carretera y al tránsito de viajeros y mercancías, hecho "ad referendum" en Madrid el 7 de octubre de 2002 984

Preámbulo 984
Disposiciones de carácter general 984
Ámbito de aplicación 985
Transporte de viajeros por carretera. 985
Documentos de transporte. 986
Transporte de mercancías por carretera 986
Disposiciones comunes 987
Incumplimientos del acuerdo 988
Fiscalidad 988
Autoridades competentes 989
Comisión Mixta 989
Disposiciones finales 990

§ 65. Aplicación provisional del Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Marruecos relativo al transporte internacional por carretera de viajeros y mercancías y su Protocolo de aplicación, hecho en Rabat el 3 de octubre de 2012 991

Preámbulo 991
I. DISPOSICIONES GENERALES 991
II. TRANSPORTE DE VIAJEROS. 993
III. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. 994
IV. OTRAS DISPOSICIONES 996
PROTOCOLO DE APLICACIÓN DEL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DEL REINO DE MARRUECOS RELATIVO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS. 997
ANEXO 1. AL PROTOCOLO 1008
ANEXO 2. AL PROTOCOLO 1013
ANEXO 3. AL PROTOCOLO 1018
ANEXO 4. DEL PROTOCOLO 1019

§ 66. Aplicación Provisional del Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Moldova sobre transporte internacional por carretera, hecho en Varsovia, el 20 de mayo de 1999 . . . 1021

Preámbulo . . . 1021
Artículos . . . 1021

§ 67. Acuerdo entre el Gobierno de España y el Consejo Ejecutivo Federal de la Asamblea de la República Socialista Federal de Yugoslavia sobre el transporte por carretera de viajeros y de mercancías, hecho en Belgrado el 18 de diciembre de 1985 . . . 1027

Preámbulo . . . 1027
Disposiciones preliminares . . . 1027
Transporte de viajeros . . . 1028
Transporte de mercancías . . . 1029
Tasas e impuestos . . . 1031
Otras disposiciones . . . 1031

§ 68. Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la Federación de Rusia de transporte internacional por carretera, hecho en Moscú el 22 de mayo de 2001 . . . 1034

Preámbulo . . . 1034
Artículos . . . 1034

§ 69. Instrumento de ratificación del Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Túnez sobre transportes internacionales por carretera de personas y mercancías, hecho en Túnez el día 19 de febrero de 1987 . . . 1041

Instrumento de ratificación . . . 1041
Preámbulo . . . 1041
Campo de aplicación . . . 1042
Transporte de personas . . . 1042
Transporte de mercancías . . . 1042
Disposiciones comunes . . . 1043

§ 70. Acuerdo entre el Reino de España y la República de Turquía sobre transporte internacional por carretera, hecho en Madrid el 3 de marzo de 1998 . . . 1046

Preámbulo . . . 1046
Disposiciones generales . . . 1046
Transporte de pasajeros . . . 1048
Transporte de mercancías . . . 1050

§ 71. Acuerdo entre el Reino de España y el Principado de Andorra sobre transporte internacional por carretera, hecho ad referendum en Ordino el 8 de enero de 2015 . . . 1053

ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL PRINCIPADO DE ANDORRA SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA . . . 1053
I. TRANSPORTE DE VIAJEROS . . . 1054
II. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS . . . 1057
III. DISPOSICIONES GENERALES . . . 1058

§ 72. Aplicación provisional del Acuerdo sobre transporte internacional por carretera entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de Ucrania, hecho en Kiev el 16 de junio de 1995 . . . 1061

Preámbulo . . . 1061
Definiciones . . . 1061
Ambito de aplicación . . . 1062
I. TRANSPORTE DE PASAJEROS . . . 1062
Servicios regulares . . . 1062
Servicios de lanzadera . . . 1063
Servicios discrecionales . . . 1063

II. TRANSPORTE DE MERCANCIAS 1064
Permisos 1064
Cumplimiento de las Leyes nacionales. 1065
Peso y dimensiones de los vehículos. 1065
Infracciones al acuerdo 1066
Impuestos 1066
Autoridades competentes 1066
Comisión Mixta 1066
Entrada en vigor y duración. 1067

§ 1

INTRODUCCIÓN

La normativa que rige el contrato de transporte de mercancías por carretera se encuentra recogida en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, así como en la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

La actividad de transporte terrestre de mercancías está regulada por la Orden FOM/734/2007 en base al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestre, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

De la misma manera, también son de obligado cumplimiento las normas impuestas por parte de la Unión Europea, así como el resto de tratados internacionales, siempre y cuando el vehículo en el que viajen las mercancías traspase las fronteras nacionales.

Así, para llevar a cabo actividades de transporte terrestre será necesario que las empresas que vayan a realizarlas dispongan y faciliten a sus trabajadores la autorización administrativa correspondiente, que habilite dicha actividad. Por ello, la empresa que facilite servicios de transporte de mercancías terrestres tendrá que dotar a cada vehículo y conductor de las correspondientes tarjetas de transporte oficiales.

El transporte internacional de mercancías, es decir, el que se realiza entre diferentes países, se rige por distintas normativas que varían en función de los países que participen en la operación.

En primer lugar, a los países pertenecientes a la UE se aplica la Ley de Ordenación de Transportes (LOTT).

En segundo lugar, si la operación se realiza entre dos países de los cuáles uno no pertenece al convenio, se aplica el Convenio CRM.

Finalmente, si ninguno de los Estados pertenece a la Comunidad, se aplica el **Convenio Internacional TIR,** que permite el transporte de mercancías por carretera bajo precinto aduanero entre dos países firmantes del acuerdo; el tránsito puede ocurrir a través de países no firmantes. El 31 de julio de 2018, 75 países habían suscrito el Convenio TIR (incluyendo los países de la Unión Europea).

En caso de que el transporte de mercancías por carretera se efectúe a nivel internacional, la documentación necesaria dependerá del alcance de la transacción comercial. Si el transporte se lleva a cabo dentro de la Unión Europea, la aduana de salida exigirá el documento T (T1 para el tránsito comunitario de mercancías importadas de países no pertenecientes a la UE y T2 para el tránsito comunitario interno).

Por el contrario, si la exportación se realiza a países no pertenecientes a la Unión Europea, el documento requerido será el Cuaderno TIR, mediante el cual se aligeran los trámites y se reduce la duración del trayecto debido a que no son necesarias inspecciones de mercancías en las fronteras de los países por los que atraviese el vehículo. El Cuaderno TIR, documento oficial de este tipo de tránsito aduanero, se presenta a las **aduanas de paso** a lo largo del trayecto, lo que equivale a mostrar la mercancía **sin abonar los tributos**

y derechos en las aduanas de tránsito que normalmente se adeudarían por importación o exportación. Sólo la aduana de destino verifica visualmente la mercancía transportada y realiza los trámites aduaneros habituales. No obstante, las aduanas de tránsito pueden llevar a cabo una inspección intermedia en caso de sospechar alguna **irregularidad**.

El marco del **Convenio TIR** constituye la base de numerosos sistemas de tránsito regional y contribuye directa e indirectamente a facilicitar el tránsito internacional, y el tránsito por carretera en particular, no sólo en Europea y Oriente Medio, sino también en otras partes del mundo, tales como África y América Latina.

Este tipo de transporte se clasifica en dos tipos:

Liberalizados: son los tipos de transporte que se pueden realizar por conductores y transportistas españoles sin estar sujetos a una autorización específica según el convenio colectivo de transporte de mercancías por carretera.

Sujetos a autorización: por el contrario, este tipo de transporte sí está sujeto a una autorización específica. Por tanto, todo conductor que realice un tipo de transporte no liberalizado debe obtener una autorización. Esta autorización puede ser multilateral o bilateral. Las multilaterales las otorga la Administración española y otorgan permiso al conductor a transportar mercancías a cualquier país que forme parte de la organización que requiere dicha autorización. Respecto a las autorizaciones bilaterales, cabe señalar que también son otorgadas por la Administración Española a través de un convenio con un país extranjero, permitiendo al conductor transportar mercancías y transitar por dicho país extranjero.

El transporte internacional de mercancías por carretera se rige por el contrato CMR que se reguló y formalizó en la Convención de Ginebra de 1956. Este contrato se aplicará a todos los transportes de mercancía internacionales en los que el país de carga y descarga sean distintos y ambos sean firmantes del contrato CMR.

También será de aplicación este contrato cuando el vehículo que transporta la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido, sin ruptura de carga.

Existen excepciones a la aplicación del contrato CMR:

- Transportes postales (correos)
- Transportes funerarios
- Mudanzas

Países que forman parte del Convenio CMR

A continuación, listamos a los países que forman parte del **convenio CMR**:

Austria, Bielorrusia, Bélgica, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Alemania, Grecia, Hungría, Irán, Irlanda, Italia, Kazakstán, Kryrgyzstan, Lituania, Letonia, Luxemburgo, Mongolia, Marruecos, Holanda, Noruega, Polonia, Portugal, Moldavia, Rumania, Rusia, Serbia y Montenegro, Eslovaquia, Eslovenia, España (desde 1976), Suecia, Suiza, Tayikistán, Macedonia, Túnez, Turquía, Turkmenistán, Reino Unido y Uzbekistán.

La utilidad de la codificación de la normativa reguladora del transporte terrestre de mercancias, caracterizada por su dispersión normativa y por su continua evolución resulta evidente, puesto que reunirla y sistematizarla en un Código Electrónico del Boletín Oficial del Estado (BOE), que puede actualizarse automáticamente, facilita su conocimiento, mitiga los inconvenientes de la dispersión normativa y garantiza su permanente actualización y consolidación, reforzando la seguridad jurídica y la transparencia de este sector normativo.

No obstante, la actualización automática de los Códigos Electrónicos del BOE exige que sus normas figuren en la base de datos consolidada del BOE, por cuyo motivo en este

código no puede incluirse normativa internacional o de la Unión Europea, así como tampoco, salvo excepciones, disposiciones que no tengan carácter normativo y/o no publicadas en el BOE, como por ejemplo ocurre con el **Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancias por Carretera (CMR) aprobado por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa,** suscrito en Ginebra el 19 de mayo de 1956 y modificado por Instrumento de Adhesión de España de 23 de septiembre de 1982 al Protocolo de Ginebra de 5 de julio de 1978.

Para facilitar su consulta a los lectores se reproduce el texto integro de este Convenio en anexo adjunto.

En cuanto al **Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancias** al amparo de los cuadernos TIR (**Convenio TIR de 1975**), se puede consultar en la siguiente pág. web de la Agencia Tributaria:

Convenio Aduanero relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancias, al amparo de los cuadernos TIR

Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR) | EUR-Lex (europa.eu)

Se añade una nueva nota explicativa al artículo 49, redactada en los siguientes términos:

0.49 Las Partes Contratantes, en consonancia con su legislación nacional, podrán conceder a personas debidamente autorizadas facilidades más amplias para la aplicación de las disposiciones del Convenio. Las condiciones prescritas por las autoridades competentes para conceder dichas facilidades deben comprender, como mínimo, el uso de tecnologías de la información y la comunicación para garantizar la correcta ejecución del procedimiento TIR, la exención de presentar las mercancías y el vehículo de transporte por carretera, el conjunto de vehículos o el contenedor junto con el cuaderno TIR en la Aduana de partida o de destino, así como instrucciones para que las personas debidamente autorizadas lleven a cabo tareas específicas encomendadas a las autoridades aduaneras con arreglo al Convenio TIR, como, en particular, cumplimentar y sellar el Cuaderno TIR y colocar o comprobar los precintos aduaneros. Las personas debidamente autorizadas a las que se concedan facilidades más amplias de cualquier tipo deben implantar un sistema de llevanza de registros que permita a las autoridades aduaneras ejercer un control aduanero eficaz, así como supervisar el procedimiento y realizar controles aleatorios. Las facilidades más amplias se han de conceder sin perjuicio de la responsabilidad de los titulares de cuadernos TIR según se establece en el artículo 11, párrafo 2, del Convenio.

La presente enmienda entró en vigor, de forma general y para España, el 1 de junio de 2021, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 60 del Convenio TIR.

BOE.es - BOE-A-2022-2618 Enmienda al Anexo 6 del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), adoptada en Ginebra el 15 de octubre de 2020.

Enmiendas al texto principal del Convenio publicadas en el BOE del 18 de febrero de 2022:

BOE.es - BOE-A-2022-2619 Enmiendas al texto principal del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR) e introducción de un nuevo Anexo 11, adoptadas en Ginebra el 6 de febrero de 2020.

BOE.es - BOE-A-2022-3881 Enmiendas al texto principal del Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), adoptadas en Ginebra el 15 de octubre de 2020.

BOE.es - BOE-A-2022-12483 Enmiendas al artículo 18 y a los Anexos 1 y 6 del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, adoptadas en Ginebra el 11 de febrero de 2021.

A N E X O

Convenio CMR relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancias por Carretera

Realizado en Ginebra a 19 de Mayo de 1956 (BOE nº 109, de 7 de Mayo de 1974) Modificado por el Protocolo de Ginebra de 5 de Julio de 1978 (BOE nº 303, de 18 de Diciembre de 1982)

CAPITULO I:

AMBITO DE APLICACION

Art. 1.

1. El presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega al destinatario, tal como están indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato.

2. A efectos de aplicación de este Convenio se entenderán por «vehículos» los automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques, según están definidos en el art. 4 del Convenio sobre circulación por carretera de 19 de Septiembre de 1949.

3. Este Convenio igualmente se aplica en el caso en que los transportes sometidos a este Convenio sean realizados por Estados, instituciones u organismos gubernamentales.

4. Este Convenio no se aplicará: a) a los transportes efectuados bajo la regulación de convenios postales internacionales; b) a los transportes funerarios; c) a los transportes de mudanzas.

5. Las partes contratantes se comprometen a no modificar en absoluto este Convenio por medio de acuerdos particulares entre dos o varios de ellas, a no ser que tal modificación consista en la no aplicación del Convenio al tráfico fronterizo o en autorizar el uso de la Carta de Porte representativa de la mercancía a los transportes efectuados exclusivamente en su territorio.

Art. 2.

1. En el caso de que el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido, sin ruptura de carga - salvo en el caso en que eventualmente se aplique el art. 14 – este Convenio se aplicará al conjunto del transporte. Sin embargo, en la medida en que se pruebe que una pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía ha sobrevenido durante el transporte no realizado por carretera, no ha sido causado por algún acto u omisión del transportista por carretera, habiendo sido causada por un hecho que no ha podido producirse más que durante y por razón del transporte no realizado por carretera, la responsabilidad del transportista por carretera no será determinada por este Convenio, sino de la forma en que se determinaría la responsabilidad de un transportista por medios distintos a la carretera, en el caso de haberse concluido un contrato de transporte entre el cargador y ese otro transportista para el exclusivo transporte de la mercancía, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes aplicables al transporte de mercancías por un medio distinto de la carretera. Si en todo caso tales disposiciones no existen, la responsabilidad del transportista por carretera será determinada por el presente Convenio.

2. Si ambos transportistas son una misma persona, su responsabilidad se determinará igualmente por el párrafo anterior, como si ambas funciones hubiesen sido efectuadas por dos personas distintas.

CAPITULO II:

PERSONAS POR LAS CUALES RESPONDE EL TRANSPORTISTA

Art. 3.

A efectos de aplicación de este Convenio, el transportista responderá de los actos y omisiones de sus empleados y de todas las de otras personas a cuyo servicio recurra para la ejecución del transporte, cuando tales empleados o personas realizasen dichos actos y omisiones en el ejercicio de sus funciones.

CAPITULO III:

CONCLUSION Y EJECUCION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Art. 4.

El contrato de transporte se constata por una Carta de Porte. La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento, no afectará a la existencia ni a la validez del contrato del transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Convenio.

Art. 5.

1. La Carta de Porte se expedirá en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista. Estas firmas pueden ser impresas o reemplazadas por los sellos del remitente y del transportista si la legislación del país donde la Carta de Porte se expide lo permite. El primer ejemplar queda en poder del remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero quedará en poder del transportista.

2. Cuando la mercancía a transportar deba ser cargada en vehículos diferentes, o cuando se trate de diferentes clases de mercancías o de lotes distintos, el remitente o el transportista tienen derecho a exigir la expedición de tantas Cartas de Porte como vehículos hayan de ser utilizados, o de clases o lotes de mercancías de que se trate.

Art. 6.

1. La Carta de Porte debe contener las indicaciones siguientes: a) Lugar y fecha de su redacción. b) Nombre y domicilio del remitente c) Nombre y domicilio del transportista. d) Lugar y fecha de la toma de carga de la mercancía y lugar previsto para la entrega. e) Nombre y domicilio del destinatario. f) Denominación corriente de la mercancía y del modo de embalaje, así como denominación generalmente reconocida de la mercancía, si ésta es peligrosa. g) Número de paquetes, sus marcas particulares y sus números. h) Cantidad de mercancía, expresada en peso bruto o de otra manera. i) Gastos relativos al transporte (precio del mismo, gastos accesorios, derechos de Aduana y otros gastos que sobrevengan desde la conclusión del contrato hasta el momento de entrega de la mercancía). j) Instrucciones exigidas por las formalidades de Aduana y otras. k) Indicación de que el transporte está sometido, aunque se haya estipulado lo contrario, al régimen establecido por el presente Convenio.

2. En su caso, la Carta de Porte debe contener, además, las indicaciones siguientes: a) La prohibición de transbordo. b) Gastos que el remitente toma a su cargo. c) Suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía. d) Valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega. e) Instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de la mercancía. f) Plazo convenido en que el transporte ha de ser efectuado. g) Lista de documentos entregados al transportista.

3. Las partes del contrato pueden añadir en la Carta de Porte cualquier otra indicación que juzguen útil.

Art. 7.

1. El remitente responde de todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por causa de inexactitud o insuficiencia: a) En las indicaciones mencionadas en el art. 6, párrafos 1 b), d), e), f), g),h) y j). b) En las indicaciones mencionadas en el art. 6. párrafo 2. c) En cualesquiera otras indicaciones o instrucciones dadas por él en relación con la extensión de la Carta de Porte o para su inclusión en ésta.

2. Si, a solicitud del remitente, el transportista incluye dichas indicaciones del párrafo anterior en la Carta de Porte, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha actuado por cuenta del remitente.

3. Si la Carta de Porte no contiene la mención prevista en el art. 6, k), el transportista será responsable por causa de tal omisión.

Art. 8.

1. En el momento de hacerse cargo de la mercancía, el transportista está obligado a revisar: a) La exactitud de las menciones de la Carta de Porte relativas al número de bultos, así como sus marcas y números. b) El estado aparente de la mercancía y de su embalaje.

2. Si el transportista no tiene medios razonables para verificar la exactitud de los datos mencionados en el párrafo 1, a) de este mismo artículo, anotará en la Carta de Porte sus reservas, las cuales deben ser motivadas. Asimismo debe expresar los motivos de las reservas que haga respecto al estado aparente de la mercancía y de su embalaje. Estas reservas no comprometen al remitente si éste no las ha aceptado expresamente en la Carta de Porte.

3. El remitente tiene derecho a exigir la verificación, por el transportista, del peso bruto o de la cantidad, expresada de otra manera, de la mercancía. Puede también exigir la verificación del contenido de los bultos. Pudiendo el transportista reclamar el pago de los gastos de verificación. El resultado de las verificaciones se consignará en la Carta de Porte.

Art. 9.

1. La Carta de Porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista.

2. En ausencia de anotación en la Carta de Porte de las reservas motivadas del transportista, se presumirá que las mercancías y sus embalajes estaban en buen estado aparente en el momento en que el transportista se hizo cargo de la mercancía, y que el número de bultos, así como sus marcas y números, eran conformes a los mencionados en la Carta de Porte.

Art. 10.

El remitente es responsable ante el transportista de los daños a personas, al material o a otras mercancías, así como de los gastos causados por defectos en el embalaje de la mercancía, a menos que tales defectos fuesen manifiestos o conocidos por el transportista en el momento en que se hizo cargo de la mercancía y éste no haya hecho las oportunas reservas.

Art. 11.

1. Con miras al cumplimiento de las formalidades de Aduana y otras a cumplir antes del momento de la entrega de la mercancía, el remitente deberá adjuntar a la Carta de Porte, o poner a disposición del transportista, los documentos necesarios y suministrarle todas las informaciones necesarias.

2. El transportista no está obligado a examinar si estos documentos e informaciones son exactos o suficientes. El remitente es responsable ante el transportista de todos los daños que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en el caso de culpa por parte del transportista.

3. El transportista es responsable, como si fuese un comisionista, de las consecuencias de la pérdida o de la inexacta utilización de los documentos mencionados en la Carta de

Porte, ya adjuntos a ésta, ya depositados en su mano; en todo caso, la indemnización a su cargo no podrá exceder de la que sería debida en caso de pérdida de la mercancía.

Art.12.

1. El remitente tiene derecho a disponer de la mercancía, a solicitar al transportista que detenga el transporte, a modificar lugar previsto para la entrega o a entregar la mercancía a un destinatario diferente del indicado en la Carta de Porte.

2. Este derecho se extingue cuando el segundo ejemplar de la Carta de Porte se remite al destinatario o cuando éste hace valer el derecho previsto en el art.13 párrafo 1; a partir de este momento el transportista debe someterse a las órdenes del destinatario.

3. El derecho de disposición pertenece en todo caso al destinatario desde el mismo momento de redacción de la Carta de Porte, si así se hizo constar en dicha Carta de Porte por el remitente.

4. Si, ejerciendo su derecho de disposición, el destinatario ordena entregar la mercancía a otra persona, ésta a su vez no puede designar nuevos destinatarios.

5. El ejercicio del derecho de disposición está subordinado a las condiciones siguientes: a) El remitente o el destinatario, en el caso en que éste quiera ejercer el derecho que se le concede en el párrafo 3 de este mismo artículo, debe presentar el primer ejemplar de la Carta de Porte, en la que deben estar inscritas las nuevas instrucciones dadas al transportista, y resarcir a éste de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones. b) La ejecución de estas nuevas instrucciones debe ser posible en el momento en que se comunican al que debe realizarlas y no dificultará la explotación normal de la empresa del transportista, ni perjudicará a remitentes o destinatarios de otras expediciones. c) Las instrucciones no podrán tener como efecto dividir la expedición.

6. Cuando, en razón de las disposiciones establecidas en el párrafo 5 b) del presente artículo, el transportista no pueda llevar a cabo las instrucciones recibidas, deberá comunicarlo inmediatamente a la persona que se las dio.

7. El transportista que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones establecidas en este artículo, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la Carta de Porte, responderá ante quien tenga derecho de los perjuicios causados por este hecho.

Art. 13.

1. Después de la llegada de la mercancía al lugar establecido para la entrega, el destinatario tiene derecho a pedir que el segundo ejemplar de la Carta de Porte le sea remitido y que se le entregue la mercancía, todo contra recibo. Si llegara a declararse perdida la mercancía o si ésta no es entregada al término del plazo de que se habla en el art. 19, el destinatario está autorizado a hacer valer, en nombre propio, frente al transportista, los derechos que resulten del contrato de transporte.

2. El destinatario que se prevale de los derechos que se le conceden en el párrafo anterior está obligado a hacer efectivos los créditos que resultan de la Carta de Porte. En caso de controversia, el transportista no está obligado a efectuar la entrega de la mercancía, a no ser que se preste caución por el destinatario.

Art. 14.

1. Si, por cualquier motivo, la ejecución del contrato en las condiciones previstas en la Carta de Porte es, o resulta, irrealizable antes de la llegada de la mercancía al lugar de entrega, el transportista solicitará instrucciones a la persona que tenga derecho de disponer de la mercancía conforme al art. 12. 2. En todo caso, si las circunstancias permiten la ejecución del transporte en unas condiciones diferentes a las previstas en la Carta de Porte, y el transportista no ha podido obtener en tiempo útil las instrucciones de la persona que tiene el derecho de disponer de la mercancía, conforme al art. 12, el transportista tomará las medidas que juzgue más convenientes en interés de la persona que tiene el poder de disposición sobre la mercancía.

Art. 15.

1. Cuando, después de la llegada de la mercancía al lugar de destino, se presenten impedimentos para la entrega, el transportista pedirá instrucciones al remitente. Si el destinatario rehusase la mercancía, el remitente tiene derecho a disponer de ésta sin necesidad de exhibir el primer ejemplar de la Carta de Porte.

2. Incluso en el caso de que haya rehusado la mercancía, el destinatario puede requerir la entrega de la misma, siempre que el transportista no haya recibido instrucciones contrarias del remitente. 3. Si se presenta el impedimento en la entrega de la mercancía después de que el destinatario haya dado orden de entregar la mercancía a una tercera persona, usando del derecho que le concede el art. 12, párrafo 3, el destinatario sustituye al remitente, y ese tercero al destinatario, a efectos de aplicación de los párrafos 1 y 2 de este mismo artículo.

Art. 16.

1. El transportista tiene derecho a exigir el reembolso de los gastos que le ocasione su petición de instrucciones o que impliquen la ejecución de las instrucciones recibidas, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.

2. En los casos señalados en los arts. 14, párrafo 1, y 15, el transportista puede descargar inmediatamente la mercancía por cuenta del que tenga derecho sobre la misma; después de esta descarga, el transporte se considerará terminado. Puede, sin embargo, confiar la mercancía a un tercero, y no es entonces responsable más que de la elección juiciosa de ese tercero. Las mercancías quedan afectadas a los créditos resultantes de la Carta de Porte .

3. El transportista puede proceder a la venta de la mercancía sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre la misma, si así lo justifican la naturaleza perecedera o el estado de la mercancía y si los gastos de custodia son excesivos en relación al valor de la mercancía. En los demás casos, puede proceder a la venta si en un plazo razonable no ha recibido, del que tiene derecho sobre la mercancía, instrucciones contrarias cuya ejecución pudiera resultar razonable.

4. Si la mercancía ha sido vendida en aplicación del presente artículo, el producto de la venta deberá ser puesto a disposición del derechohabiente, deducción hecha de los gastos que gravan la mercancía. Si estos gastos son superiores al producto de la venta, el transportista tiene derecho a la diferencia. 5. El modo de proceder en caso de venta estará determinado por la ley o los usos del lugar donde se encuentra la mercancía.

CAPITULO IV:

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Art. 17.

1. El transportista es responsable de la pérdida total o parcial o de la avería que se produzca entre el momento de la toma en carga de la mercancía y el de la entrega, así como del retraso en la entrega.

2. El transportista está exonerado de esta responsabilidad si la pérdida, avería o retraso ha sido ocasionado por culpa del que tiene derecho sobre la mercancía o por una instrucción de éste no resultante de una acción culposa del transportista, por vicio propio de la mercancía o por circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

3. El transportista no puede aducir, para exonerarse de responsabilidad, ni defectos en los vehículos de que se sirve para realizar el transporte, ni culpa de la persona a la que haya alquilado el vehículo o los empleados de esta.

4. Teniendo en cuenta el art. 18, párrafos 2 al 5, el transportista está exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de los riesgos particulares inherentes a

uno de los hechos siguientes, o a varios, entre ellos: a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo ha sido expresamente pactado y mencionado en la Carta de Porte. b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de las mercancías expuestas por su naturaleza a deterioros o averías, cuando estuvieran mal embaladas o sin embalar. c) Manipulación, carga, estiba o descarga de la mercancía realizadas por el remitente o el destinatario o personas que obren por cuenta de uno y otra. d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas, por causas inherentes a esta misma naturaleza, a pérdida total o parcial o averías debidas a rupturas, moho, deterioro interno y espontáneo, desecación, derrame, merma natural, acción de las plagas y roedores. e) Insuficiencia o imperfección de las marcas o números de los bultos. f) Transporte de animales vivos.

5. Si en virtud del presente artículo el transportista no responde de ciertos factores que hayan causado el mal, su responsabilidad no está comprometida más que en la proporción en que los factores de que él responde han contribuido al daño.

Art. 18.

1. La prueba de que la pérdida, la avería o la mora han tenido por causa uno de los hechos previstos en el art. 17, párrafo 2, incumbe al transportista.

2. Cuando el transportista pruebe que, habida la relación con las circunstancias de hecho, la pérdida o la avería han podido resultar de uno o varios riesgos particulares previstos en el art. 17, párrafo 4, se presumirá que aquéllas fueron consecuencia de éstas. El que tiene derecho sobre la mercancía puede probar que el daño no ha tenido por causa total o parcial algunos de dichos riesgos.

3. La presunción del párrafo anterior no es aplicable al caso previsto en el art. 17, párrafo 4, a) en el supuesto de haber faltas de una importancia anormal o pérdida de bultos.

4. Si el transporte es efectuado por medio de un vehículo preparado para sustraer la mercancía a la influencia del calor, frío, variaciones de temperatura o de la humedad del aire, el transportista no puede invocar el beneficio del art. 17, párrafo 4, d) a no ser que pueda probar que, teniendo en cuenta las circunstancias, ha tomado todas las medidas que le incumben en relación con la elección, mantenimiento y empleo de los acondicionamientos del vehículo y que se ha sometido a las instrucciones especiales que se le hayan podido dar.

5. El transportista tampoco puede invocar el beneficio del art. 17, párrafo 4,f) más que en el caso de que pruebe que, habida cuenta de las circunstancias, ha tomado todas las medidas que le incumben normalmente y que ha seguido las instrucciones especiales que le hayan podido ser dadas.

Art. 19.

Hay retraso cuando la mercancía no ha sido entregada en el plazo convenido; o, si no habiendo plazo convenido, cuando la duración efectiva del transporte sobrepase el tiempo necesario que es razonable otorgar a un transportista diligente, habida cuenta las circunstancias y, especialmente, en el caso de una carga parcial, del tiempo necesario para reunir un cargamento completo en condiciones normales.

Art. 20.

1. El que tiene derecho sobre la mercancía puede, sin necesidad de suministrar otras pruebas, considerar la mercancía como perdida cuando hayan transcurrido treinta días sin efectuarse la entrega después del plazo convenido para la misma, o, si no se ha convenido plazo, a los sesenta días después de que el transportista se hizo cargo de la mercancía.

2. El derechohabiente puede, al recibir el pago de la indemnización por la pérdida de la mercancía, pedir por escrito que se le avise inmediatamente en caso de que la mercancía reaparezca en el período de un año desde que recibió la indemnización. Le será dado por escrito recibo de esta petición.

3. En el plazo de treinta días desde la recepción de tal aviso, el derechohabiente puede exigir entrega de la mercancía contra pago de los créditos resultantes de la Carta de Porte y con restitución de la indemnización recibida, deducción hecha, en su caso, de los gastos

comprendidos en la indemnización por retraso, tal como se prevé en el art. 23, y si ha lugar en el 26. 4. En defecto, bien de la petición prevista en el párrafo 2, bien de instrucciones dadas en el plazo de treinta días del párrafo 3, o incluso en el caso de que la mercancía reaparezca después del año siguiente al pago de la indemnización, el transportista dispondrá de ella, de conformidad con la ley del lugar donde se encuentre la mercancía.

Art. 21.

Si la mercancía es entregada al destinatario sin efectuarse el cobro del reembolso que hubiera de ser percibido por el transportista según las cláusulas del contrato de transporte, el transportista quedará obligado a indemnizar al remitente hasta la suma total del reembolso, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el destinatario.

Art. 22.

1. Si la remitente entrega al transportista mercancías peligrosas habrá de señalar la naturaleza exacta del peligro que presentan y le indicara, en su caso, las precauciones a tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado en la Carta de Porte, correrá a cargo del remitente o del destinatario la carga de la prueba, por cualquier otro medio, de que el transportista tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.

2. Las mercancías peligrosas que no hubieran sido conocidas como tales por el transportista en las condiciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo pueden en todo momento ser descargadas, destruidas o convertidas en inofensivas por el transportista, y esto sin que haya lugar a indemnización alguna al derechohabiente; por otra parte, el remitente es responsable de todos los gastos y daños resultantes de su entrega al transportista o de su transporte.

Art. 23.

1. Cuando, en virtud de las disposiciones de este Convenio, el transportista tenga que abonar una indemnización por pérdida parcial o total de la mercancía, esta indemnización será calculada de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.

2. El valor de la mercancía se determinará de acuerdo con su cotización en Bolsa o, en su defecto, de acuerdo con el precio corriente en el mercado, y en defecto de ambos, de acuerdo con el valor corriente de mercancía de su misma naturaleza y calidad.

3. En todo caso, la indemnización no puede exceder de 8,33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto faltante.

4. Serán además reembolsados el precio del transporte, los derechos de Aduana y demás gastos devengados con ocasión del transporte de la mercancía, en su totalidad en caso de pérdida total y a prorrata en caso de pérdida parcial; no se deben otros daños y perjuicios.

5. En caso de retraso, si el que tiene derecho sobre la mercancía prueba que resultó un perjuicio, el transportista quedará obligado a pagar por este perjuicio una indemnización que no excederá del precio del transporte.

6. Indemnizaciones de sumas superiores no podrán ser reclamadas, a menos que exista declaración de valor de la mercancía, o declaración de interés especial en la entrega, de conformidad con los arts. 24 y 25.

7. La unidad de cuenta a que se refiere el presente Convenio es el Derecho Especial de Giro, tal como lo define el Fondo Monetario Internacional. El montante referido en el párrafo 3 del presente artículo se convertirá en la moneda nacional del Estado del Tribunal que conozca el litigio, en base al valor de dicha moneda en el momento del juicio o en la fecha que de común acuerdo establezcan las partes. El valor de la moneda nacional, en términos de Derechos Especiales de Giro, de un Estado miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará según el método de evaluación aplicado por el Fondo Monetario Internacional

para sus propias operaciones y transacciones, en la fecha en cuestión. El valor de la moneda nacional, en términos de Derechos Especiales de Giro, de un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará en la forma determinada por este Estado.

8. En todo caso un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación nacional no permita la aplicación de lo previsto en el párrafo 7 del presente artículo, puede, en el momento de ratificación del Protocolo de 5 de julio de 1978, o de adhesión al mismo, o en cualquier momento posterior, declarar que el límite de responsabilidad previsto en el párrafo 3 del presente artículo, y aplicable en su territorio, queda establecido en 25 unidades monetarias. La unidad monetaria a que se refiere este párrafo corresponde a 10/31 de gramo de oro de novecientas milésimas de ley. La conversión en moneda nacional del montante indicado en el presente párrafo se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado de que se trate.

9. El cálculo a que se refiere la última frase del párrafo 7, y la conversión mencionada en el párrafo 8 del presente artículo, deben hacerse de tal modo que expresen, en la moneda nacional del Estado, y en la medida de lo posible, el mismo valor real que el expresado en unidades de cuenta en el párrafo 3 del presente artículo. Al tiempo de depositar el instrumento referido en el art. 3 del Protocolo de 5 de julio de 1978 y cada vez que se produzca un cambio en su método de cálculo o en el valor de su moneda nacional en relación a la unidad de cuenta o a la unidad monetaria, los Estados comunicarán al Secretario General de las Naciones Unidas su método de cálculo conforme al párrafo 7, o los resultados de la conversión conforme al párrafo 8 del presente artículo, según el caso.

Art. 24.

El remitente puede declarar en la Carta de Porte contra el pago de suplemento del porte a convenir entre las partes, un valor de la mercancía superior al límite establecido en el párrafo 3 del art. 23, y, en este caso, el montante declarado sustituirá aquel límite.

Art. 25.

1. En caso de avería, el transportista pagará el montante de la depreciación, calculada de acuerdo con el valor de la mercancía, tal como esté fijado conforme al art. 23, párrafos 1, 2 y 4.

2. En todo caso, la indemnización no podrá sobrepasar: a) Si la totalidad de la expedición se desprecia por la avería, la suma que correspondiera en caso de pérdida total. b) Si se deprecia sólo una parte de la expedición por la avería, la cantidad que correspondiera en caso de pérdida de la parte depreciada.

Art. 26.

1. El remitente puede fijar, incluyéndolo en la Carta de Porte, previo pago de un suplemento del porte, a convenir, como suplemento del precio de transporte, el montante de un interés especial en la entrega de la mercancía para el caso de pérdida, avería o demora en la entrega respecto al plazo convenido.

2. Si ha habido declaración de interés especial en la entrega de la mercancía podrá ser reclamada, con independencia de las indemnizaciones previstas en los arts. 23, 24 y 25 y hasta el montante del interés declarado, una indemnización igual al perjuicio suplementario que resulte probado.

Art. 27.

1. El que tiene derecho sobre la mercancía podrá reclamar los intereses de la indemnización, calculados a razón del 5 por ciento anual, que corren a partir del día de la reclamación dirigida por escrito al transportista o, si no ha habido reclamación, desde el día en que se interpuso demanda judicial. 2. Cuando los elementos que sirven de base para el cálculo de la indemnización no estén expresados en la moneda del país donde se reclama el pago, la conversión se realizará de acuerdo con el cambio de la moneda en el lugar y día de dicho pago.

Art. 28.

1. En el supuesto que, según la ley aplicable, la pérdida, avería o retraso causados en el transporte sometido a este Convenio puedan dar lugar a una reclamación extracontractual, el transportista puede prevalerse de las disposiciones de este Convenio que determinen, limiten o excluyan las indemnizaciones debidas.

2. Cuando la responsabilidad extracontractual por pérdida, avería o retraso se exija en juicio a personas de las que responde el transportista en los términos del art.3, estas personas pueden igualmente prevalerse de las disposiciones de este Convenio que determinen, limiten o excluyan la responsabilidad del transportista.

Art. 29.

1. El transportista no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este capítulo que excluyan o limiten su responsabilidad, o que inviertan la carga de la prueba, si el daño ha sido causado por dolo o por culpa que sea equiparada al dolo por la Ley de la Jurisdicción a que se refiera.

2. Esto mismo se aplicará al dolo o culpa de los empleados del transportista o de cualesquiera otras personas a las que el transportista haya recurrido para la realización del transporte, siempre que éstos actúen en el desempeño de sus funciones. En este caso, estos empleados o esas otras personas no tendrán derecho a prevalerse, en lo que respecta a su responsabilidad personal, de las disposiciones de este capítulo mencionadas en el párrafo anterior.

CAPITULO V:

RECLAMACIONES y ACCIONES

Art. 30.

1. Si el destinatario recibe la mercancía sin haber hecho constatar su estado contradictoriamente, o sin que - en el momento de la entrega, si se trata de pérdidas o averías aparentes, o en los siete días a contar desde la fecha de la entrega, no comprendidos domingos y festivos, cuando se trata de pérdidas o averías no aparentes - haya expresado reservas al transportista indicando la naturaleza general de la pérdida o avería, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercancías en el estado descrito en la Carta de Porte. Estas reservas deberán ser hechas por escrito en el caso de tratarse de averías o pérdidas.

2. Cuando el estado de la mercancía ha sido constatado contradictoriamente por el destinatario y el transportista, la prueba contraria al resultado de esta verificación no podrá ser realizada más que si se trata de pérdidas o averías no aparentes y siempre que el destinatario haya dirigido reservas escritas al transportista en el plazo de siete días, descontados domingos y festivos, a partir de esta constatación.

3. Un retraso en la entrega no dará lugar a indemnización más que en el caso de que se haya dirigido reserva por escrito en el plazo de veintiún días a partir de la puesta de la mercancía a disposición del destinatario. 4. La fecha de entrega o, según el caso, la de la constatación de las pérdidas o averías o la de la puesta a disposición del destinatario, no está incluida en los plazos previstos en este artículo. 5. El transportista y el destinatario se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para las constataciones y verificaciones útiles.

Art. 31.

1. Para todos los litigios a que puedan dar lugar los transportes sometidos a este Convenio, el demandante podrá escoger, fuera de las jurisdicciones de los países contratantes designadas de común acuerdo por las partes del contrato, las jurisdicciones del país en el territorio del cual: a) El demandado tiene su residencia habitual, su domicilio principal o la sucursal o la agencia por intermedio de la cual ha sido concluido el contrato de transporte; o b) Está situado en el lugar en que el transportista se hizo cargo de la mercancía

o el lugar designado para la entrega de la misma. No pudiendo escogerse más que estas jurisdicciones.

2. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este artículo, una acción esté incoada ante una jurisdicción competente en los términos de este párrafo, o cuando en dicho litigio se ha pronunciado fallo por tal jurisdicción, no se podrá intentar ninguna nueva acción por la misma causa y entre las mismas partes, a menos que la decisión de la jurisdicción, ante la que se utilizó la primera acción, no sea susceptible de ser ejecutada en el país donde la nueva acción se intenta.

3. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este artículo un fallo pronunciado por una jurisdicción de un país contratante ha llegado a ser ejecutorio en este país, resulta igualmente ejecutorio en cada uno de los otros países contratantes, sobre todo después del cumplimiento de las formalidades prescritas a este efecto en el país interesado. Estas formalidades no pueden implicar revisión de la causa.

4. Las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo se aplican a los juicios con oposición de parte, a los juicios en rebeldía ya las transacciones judiciales, pero no se aplicarán a los juicios que no sean ejecutorios, a no ser provisionalmente, ni a las condenas por daños y perjuicios que hubieran sido pronunciados en concepto de costas contra el demandante cuya demanda sea rechazada total o parcialmente.

5. No podrá ser exigida caución a los residentes en los países contratantes que tengan su domicilio o establecimiento en uno de estos países, a fin de asegurar el pago de las costas por las acciones a las que pudieran dar lugar los transportes sometidos a este Convenio.

Art. 32.

1. Las acciones a las que puedan dar lugar los transportes sometidos a este Convenio prescriben al año. Sin embargo, en el caso de dolo o de culpa equivalente a dolo según la Ley de la jurisdicción escogida, la prescripción es de tres años. La prescripción corre: a) En el caso de pérdida parcial, avería o retraso, a partir del día en que se entregó la mercancía; b) En el caso de pérdida total, a partir de treinta días después de la expiración del plazo convenido, o, si no existe éste, a partir de sesenta días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía; c) En todos los demás casos, a partir de la expiración de un plazo de tres meses desde la conclusión del contrato de transporte; El día en que el plazo de prescripción comienza a correr no está comprendido en el mismo.

2. Una reclamación escrita suspende la prescripción hasta el día en que el transportista rechaza por escrito dicha reclamación y devuelve los documentos que acompañan a la misma. En caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción no vuelve a tomar su curso más que por la parte reclamada que continúa en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la devolución de documentos corren a cargo de quien invoque este hecho. Las reclamaciones ulteriores que tengan el mismo objeto no suspenden la prescripción.

3. Bajo reserva de las disposiciones del párrafo 2 de este artículo, la suspensión de la prescripción se regirá por la ley del territorio de la jurisdicción escogida. Lo mismo se aplicará a la interrupción de la prescripción.

4. La acción prescrita no puede ser ejercida de nuevo, ni siquiera bajo forma de demanda reconvencional o de excepción.

Art. 33.

El contrato de transporte puede contener una cláusula atribuyendo competencia a un Tribunal arbitral, a condición de que esta cláusula prevea que el Tribunal aplicará el presente Convenio.

CAPITULO VI:

DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE EFECTUADO POR TRANSPORTISTAS SUCESIVOS

Art. 34.

Si un transporte sometido a un solo contrato es ejecutado por sucesivos transportistas por carretera, cada uno de éstos asumirá la responsabilidad por la ejecución del transporte total. El segundo transportista y cada uno de los siguientes resultan, por la aceptación de la mercancía y de la Carta de Porte, partes del contrato en las condiciones de la Carta de Porte.

Art. 35.

1. El transportista que acepta la mercancía del transportista precedente, entregará a aquél un recibo fechado y firmado. Debe indicar su nombre y domicilio sobre el segundo ejemplar de la Carta de Porte. Si procede, hará figurar sobre este ejemplar, así como sobre el recibo, reservas análogas a aquellas que se prevén en el art. 8, párrafo 2.

2. Las disposiciones del art. 9 se aplican a las relaciones entre transportistas sucesivos.

Art. 36.

A menos de que se trate de una demanda reconvencional o de una excepción formulada en un proceso relativo a una demanda basada en el mismo contrato de transporte, la acción de responsabilidad por pérdida, avería o retraso, no podrá ser dirigida sino contra el primer transportista, contra el último, o contra aquel que ejecutó la parte del transporte en cuyo curso se produjo el hecho que dio lugar a la pérdida, avería o retraso. La acción puede interponerse contra varios transportistas a la vez.

Art. 37.

El transportista que haya pagado una indemnización en virtud de las disposiciones del presente Convenio tiene derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra los transportistas que hayan participado en la ejecución del contrato de transporte, de acuerdo con las disposiciones siguientes: a) El transportista por cuyo hecho se ha causado el daño, habrá de soportar él solo la indemnización, ya la haya pagado él, ya haya sido pagada por otro transportista. b) Cuando el daño ha sido causado por el hecho de dos o varios transportistas, cada uno deberá pagar una suma proporcional a su parte de responsabilidad; si la evaluación de las partes es imposible, cada uno de ellos será responsable proporcionalmente a la cuota de remuneración del transporte que le corresponda. c) Si no se puede determinar, entre estos transportistas, a cuáles es imputable la responsabilidad, la carga de indemnizar se repartirá en la proporción fijada en el párrafo b) de este artículo entre todos los transportistas.

Art. 38.

Si uno de los transportistas es insolvente, la parte que le corresponde, y que no haya sido pagada, se repartirá entre todos los demás en proporción a la remuneración de cada uno.

Art. 39.

1. El transportista contra el que se utilice el derecho de repetición previsto en los arts. 37 y 38 no podrá promover discusión sobre la procedencia de la indemnización pagada por el transportista que ejercita la repetición, cuando la indemnización haya sido fijada por decisión judicial, siempre que el transportista contra el que se ejercita esta repetición haya sido informado del proceso y haya podido intervenir en el mismo.

2. El transportista que quiera ejercer la repetición puede formularla ante el Tribunal competente del país en el que uno de los transportistas interesados tenga su residencia habitual, su domicilio principal o la sucursal o agencia por medio de la cual se concluyó el contrato. La repetición puede ser interpuesta en un solo y mismo proceso contra todos los transportistas interesados.

3. Las disposiciones del art. 31, párrafos 3 y 4, se aplicarán a los fallos pronunciados sobre la repetición de que se trata en los arts. 37 y 38. 4. Las disposiciones del art. 32 serán

aplicables a las acciones de repetición entre transportistas. La prescripción comienza, en todo caso, a contarse a partir del día en que una decisión judicial fija la indemnización a pagar en virtud de las disposiciones del presente Convenio, o bien, si no existe tal fallo, a partir del día del pago efectivo.

Art. 40.

Los transportistas son libres de establecer entre ellos disposiciones que deroguen los arts. 37 y 38.

CAPITULO VII:

NULIDAD DE LAS ESTIPULACIONES CONTRARIAS AL CONVENIO

Art. 41.

1. Bajo reserva de las disposiciones del art. 40 será nula y de ningún efecto toda estipulación que directa o indirectamente derogue las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de tales estipulaciones no lleva aparejada la nulidad de las demás estipulaciones del contrato.

2. En particular, serán nulas todas las cláusulas por las que el transportista se haga ceder las indemnizaciones correspondientes al seguro de la mercancía y toda cláusula análoga, así como las que inviertan la carga de la prueba.

CAPITULO VIII:

DISPOSICIONES FINALES

Art. 42.

1. El presente Convenio queda abierto a la firma o a la adhesión de los países miembros de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y de los países admitidos en la Comisión a título consultivo, de conformidad con el párrafo 8 del mandato de dicha Comisión.

2. Los países que pudieren participar en ciertos trabajos de la Comisión Económica para Europa, de conformidad con el párrafo 11 del mandato de dicha Comisión, podrán llegar a ser partes contratantes de1 presente Convenio, adhiriéndose al mismo después de su entrada en vigor.

3. El Convenio quedará abierto a la firma hasta el 31 de agosto de 1956 inclusive. Después de esta fecha, quedará abierto a la adhesión.

4. El presente Convenio será ratificado.

5. La ratificación o la adhesión se efectuarán mediante el depósito de un Instrumento ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

Art. 43.

1. El presente Convenio entrará en vigor el nonagésimo día, después de que cinco de los países citados en el párrafo 1 del art. 42 hayan depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Para cada uno de los países que ratificare o se adhiriera después que los cinco países hayan depositado su Instrumento de ratificación o de adhesión, el presente Convenio entrará en vigor el nonagésimo día siguiente al depósito del Instrumento de ratificación o de adhesión de dicho país.

Art. 44.

1. Cada parte contratante podrá denunciar el presente Convenio, mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.

2. La denuncia tendrá efecto doce meses después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación.

Art. 45.

Si, después de la entrada en vigor del presente Convenio, el número de partes contratantes se encontrara reducido a cinco, a causa de denuncias del mismo, el presente Convenio cesaría de estar en vigor a partir de la fecha en que surtiere efecto la última de estas denuncias.

Art.46.

1. En el momento de depositar su Instrumento de ratificación o de adhesión, o en cualquier momento ulterior, cualquier país podrá declarar, mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que el presente Convenio será aplicable a todos o cualesquiera de los territorios que representa en el plano internacional. El Convenio será aplicable al territorio o a los territorios citados en la notificación a partir del nonagésimo día siguiente al recibo por el Secretario General de dicha notificación, o, si en ese día no hubiese aún entrado en vigor el Convenio, a partir de la fecha de su entrada en vigor.

2. Cualquier país que, en virtud del párrafo anterior, hubiere hecho una declaración que hiciera aplicable el presente Convenio a un territorio que representa en el plano internacional, podrá denunciar el Convenio por lo que respecta a dicho territorio, de conformidad con las disposiciones del art. 44.

Art. 47.

Cualquier divergencia entre una o varias partes contratantes respecto a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio, que las partes no hubieren podido resolver por vía de negociaciones o por otro modo de arreglo, podrá ser sometida, a petición de una cualquiera de las partes contratantes, al Tribunal Internacional de Justicia, para ser zanjada por el mismo.

Art. 48.

1. Cada parte contratante podrá, en el momento de firmar o de ratificar el presente Convenio o de adherirse al mismo, declarar que no se considera ligada por el art. 47. Las demás partes contratantes no estarán ligadas por el art. 47 con respecto a la parte contratante que hubiere formulado tal reserva.

2. Cualquier parte contratante que hubiese formulado una reserva en virtud del párrafo 1, podrá retirar en cualquier momento tal reserva mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas. 3. No será admitida ninguna otra reserva al presente Convenio.

Art. 49.

1. Después de que el presente Convenio haya estado en vigor durante tres años, cualquiera de las partes contratantes podrá, mediante notificación al Secretario General de las Naciones Unidas, pedir que se convoque una conferencia con el fin de revisar el presente Convenio. El Secretario General notificará esta petición a todas las partes contratantes y convocará una conferencia de revisión si, en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de la notificación hecha por él, la cuarta parte, por lo menos, de las partes contratantes le haya notificado su asentimiento a dicha petición.

2. Si se convocare una conferencia de conformidad con el párrafo anterior, el Secretario General avisará de ello a todas las partes contratantes y les invitará a presentar, en un plazo de tres meses, las propuestas que desearían que examinara la conferencia. El Secretario General comunicará a todas las partes contratantes el orden del día provisional de la conferencia, así como el texto de dichas propuestas, por lo menos tres meses antes de la fecha en que se abrirá la conferencia.

3. El Secretario General invitará a cualquier conferencia convocada de conformidad con el presente artículo a todos los países a que se refiere el párrafo 1 del art. 42, así como a

todos los países que hayan llegado a ser partes contratantes en virtud del párrafo 2 del art. 42.

Art. 50.

Además de las notificaciones previstas en el art. 49, el Secretario General de las Naciones Unidas notificará a los países a que se refiere el párrafo 1 del art. 42, así como a los países que han llegado a ser partes contratantes en virtud del párrafo 2 del art. 42. a) Las ratificaciones y las adhesiones en virtud del art.42. b) Las fechas de entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el art. 43. c) Las denuncias efectuadas en virtud del art. 44. d) La abrogación del presente Convenio, de conformidad con el art. 45. e) Las notificaciones recibidas de conformidad con el art. 46. f) Las declaraciones y las notificaciones recibidas de conformidad con los párrafos 1y 2 del art. 48.

Art. 51.

Después del 31 de agosto de 1956, el original del presente Convenio será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, el cual tramitará copias auténticas certificadas a cada uno de los países citados en los párrafos 1 y 2. del art. 42.

El Código del Transporte de Mercancias por Carretera contiene la selección y ordenación de las principales normas aplicables para este sector. El valor añadido de la compilación reside en su constante actualización por parte de la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado de las normas incluidas en el sumario, lo que nos permite confiar en la plena validez de los textos compilados. A ello se añade la accesibilidad al código en línea y la usabilidad de los formatos electrónicos disponibles (PDF y ePUB), lo que convierten a este Código en una herramienta muy valiosa para todos aquellos interesados en el sector.

Por otro lado, y teniendo en cuenta que el presente Código se ciñe principalmente a la normativa española y autonómica existente, resulta imprescindible tener en cuenta también tanto la normativa comunitaria, como la normativa internacional; en particular esta última, cuando el vehículo de transporte de mercancias traspase las fronteras nacionales y que se van a regular por los diferentes Acuerdos bilaterales celebrados por España con terceros países, muchos de ellos recogidos en el último epígrafe de este código.

El objeto del Código de Transporte de Mercancías por Carretera es poner a disposición de todos los profesionales del transporte de mercancías, y otros usuarios interesados, de una herramienta eficaz de compilación de la normativa en materia de transportes, por vía de única fuente consolidada, permanentemente actualizada y que constituya una herramienta útil para todos los que de una y otra forma están involucrados en la actividad del transporte de mercancías por carretera.

Transporte de Mercancias Perecederas

BOE-A-2024-14997 Enmiendas adoptadas en Ginebra el 29 de octubre de 2021, el 6 de mayo de 2022 y el 28 de octubre de 2022, a los anejos del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre las unidades especiales utilizadas en estos transportes (ATP), hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970. Texto consolidado del Acuerdo ATP.

Trabajadores del Transporte internacional por carretera (AETR)

(BOE núm. 140, de 13 de junio de 2022)

Texto consolidado del Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), hecho en Ginebra el 1 de julio de 1970

BOE.es - BOE-A-2022-16400 Corrección de errores del texto consolidado del Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), hecho en Ginebra el 1 de julio de 1970.

§ 2

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 182, de 31 de julio de 1987
Última modificación: 12 de noviembre de 2024
Referencia: BOE-A-1987-17803

Téngase en cuenta la disposición adicional 2 de la Ley 9/2013, de 4 de julio Ref. BOE-A-2013-7320. que establece lo siguiente:
Todas las referencias al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte deberán entenderse hechas al Registro de Empresas y Actividades de Transporte.
Los términos «concesión de transporte regular de viajeros» y «título concesional» deberán considerarse sustituidos por el término «contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general».
En el mismo sentido, el término «concesionario» se sustituirá por el de «contratista del servicio público».
Los términos «autorización habilitante para el transporte discrecional», «autorización de transporte público discrecional» y «autorización de transporte discrecional», deberán considerarse sustituidos por el término «autorización de transporte público».
Las calificaciones de los transportes regulares de viajeros como permanentes o temporales se tendrán por no hechas.

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la presente Ley.

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

La falta de adecuación de unas normas promulgadas hace casi medio siglo, en su caso, y más de uno en el otro, para regular un transporte que se lleva a cabo con unos medios técnicos muy diferentes a los que en ellas pudieron preverse, y para establecer las pautas con que hacer frente a unas necesidades de desplazamiento encuadradas en una realidad

sociológica distinta, y en un contexto económico y político absolutamente diversos a los existentes cuando fueron redactadas, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

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

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

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

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

La Ley realiza la ordenación del transporte terrestre en su conjunto, estableciendo normas de general aplicación, y así, los títulos preliminar y primero, se aplican, de forma global,a la totalidad de los modos de transporte terrestre, regulándose en los títulos sucesivos, de forma específica, el transporte por carretera y por ferrocarril. En relación con los transportes por cable y por trolebús, dada la más reciente promulgación de su legislación reguladora, y el carácter especial de la misma, se ha optado por una remisión a su normativa específica, sin perjuicio de su encuadramiento en el contexto de ordenación general del transporte terrestre, a través de la aplicación a los mismos de los referidos Títulos preliminar y primero de la Ley, además de la disposición adicional tercera, por lo que respecta al transporte por cable.

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

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

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

por carretera y por cable, la desaparición de la Administración del Estado anteriormente competente.

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

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

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

La Ley contribuye a flexibilizar el sistema de ordenación del transporte, y a potenciar a las empresas que intervienen en dicho sector, a través de un amplio abanico de medidas, entre las cuales figuran la mejora del funcionamiento del sistema de ejercicio de la profesión de transportista de viajeros, mediante el mecanismo de ligar las concesiones de servicios regulares y las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional, que posibilita que los transportistas regulares puedan –salvo excepciones– realizar también transporte discrecional, y que los transportistas discrecionales accedan al transporte regular, la no exigencia de que los vehículos sean propiedad del transportista, permitiendo otros sistemas de disponibilidad de los mismos, tales como el arrendamiento, que flexibilizarán su utilización y potenciarán su aprovechamiento; la previsión de la constitución de cooperativas y la realización de otras formas de colaboración entre transportistas, uniéndose entre sí para crear canales de comercialización y oferta de transportes, de una dimensión adecuada, paliando así la situación de atomización, que es uno de los principales problemas con los que se enfrenta el sector.

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

En cuanto al transporte discrecional, la nueva legislación introduce, asimismo, importantes medidas flexibilizadoras, especialmente en el transporte de mercancías, permitiendo como regla general que la misma autorización habilite, tanto para realizar transporte de carga completa, como de carga fraccionada, y con reiteración o no de itinerario. Por lo que se refiere al sistema autorizatorio de dicho transporte discrecional, hay que señalar que, junto con las autorizaciones tradicionales referidas a un vehículo concreto, la nueva Ley posibilita otras en las que los vehículos no estén determinados, previéndose incluso la posibilidad de autorizaciones sin condicionamiento del número de vehículos ni del volumen de carga; como regla general las referidas autorizaciones serán otorgadas sin plazo

de duración prefijado. Por otra parte, la atención administrativa se concentra ahora –a diferencia del régimen anterior– en el vehículo tractor y no en el remolque o semirremolque, en cuanto al transporte realizado en conjuntos articulados. Por último, cabe destacar que se posibilita la utilización de la colaboración de otras empresas para atender intensificaciones coyunturales de la demanda con criterios análogos a los citados en el transporte regular.

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

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

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

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

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

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

TÍTULO PRELIMINAR

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación

Artículo 1.

1. Se regirán por lo dispuesto en esta Ley:

1.º Los transportes por carretera, considerándose como tales aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público.

2.º Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquellos que se realicen mediante vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.

3.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales, a los efectos de esta ley, las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitarios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones de transporte de viajeros y centros de transporte y logística de mercancías por carretera o multimodales. Asimismo, tendrá esta consideración el arrendamiento de vehículos de carretera sin conductor.

2. Los transportes que se lleven a cabo en trolebús, así como los realizados en teleféricos u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino de rodadura fijo, estarán sometidos a las disposiciones de los títulos preliminar y primero de la presente Ley, rigiéndose en lo demás por sus normas específicas.

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

Artículo 2.

La presente ley será de aplicación a los transportes y actividades auxiliares y complementarias de los mismos cuya competencia corresponda a la Administración General del Estado.

Su aplicación a los demás transportes se efectuará en los términos previstos en la disposición final segunda.

CAPÍTULO II

Principios generales

Artículo 3.

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

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

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

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

Artículo 4.

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

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

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

CAPÍTULO III

Régimen de competencias y coordinación de las mismas

Artículo 5.

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

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

Artículo 6.

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

Artículo 7.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 8.

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

CAPÍTULO IV

Organos de coordinación interadministrativa

Artículo 9.

1. Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurar el mantenimiento

de un sistema común de transportes en toda la Nación, así como la mejora de la competitividad del sector de transporte de viajeros, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por el Ministro de Fomento, y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes. Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la citada Conferencia representantes de otros Departamentos de la Administración Central, o de las Comunidades Autónomas afectadas.

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

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

Artículo 10.

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

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

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

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

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

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

Artículo 11.

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

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

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

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

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

TÍTULO I

Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre

CAPÍTULO I

Directrices generales

Artículo 12.

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

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

Artículo 13.

Por los órganos competentes de la Administración, a fin de posibilitar el cumplimiento de los principios expresados en los artículos 3 y 4, podrán adoptarse, durante el tiempo preciso, y en las formas previstas en esta Ley, y en sus normas de desarrollo, medidas que promuevan la corrección de las posibles deficiencias estructurales del sistema de transportes, tendiendo a la eliminación de las insuficiencias y de los excesos de capacidad, y vigilando la implantación y mantenimiento de servicios o actividades del transporte, acordes con las necesidades de la demanda.

Artículo 14.

El Gobierno podrá suspender, prohibir o restringir total o parcialmente, por el tiempo que resulte estrictamente necesario, la realización de alguna o algunas clases de servicios o actividades de transporte objeto de la presente Ley, ya fueren de titularidad pública o privada, por motivos de defensa nacional, orden público, sanitarios **u otras causas graves de utilidad pública o interés social, que igualmente lo justifiquen**. Dichas medidas podrán, en su caso, justificar la procedencia de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.

> Se declara contrario al orden constitucional de competencias y nulo el inciso destacado por Sentencia del TC 118/1996, de 27 de junio. Ref. BOE-T-1996-17381

CAPÍTULO II

Programación y planificación

Artículo 15.

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

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

a) Los servicios o actividades de gestión pública directa.

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

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

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

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

Artículo 16.

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

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

CAPÍTULO III

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

Artículo 17.

1. Las empresas transportistas o de actividades auxiliares o complementarias del transporte llevarán a cabo su actividad con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura.

2. No obstante, en la explotación de aquellos transportes a los que esta ley atribuye el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración se aplicarán las disposiciones de la Unión Europea en materia de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y, en su caso, lo dispuesto en la legislación sobre contratos del sector público sobre régimen económico del contrato de gestión de servicios públicos.

Artículo 18.

El precio de los transportes discrecionales de viajeros y mercancías y el de las actividades auxiliares y complementarias de transporte, será libremente fijado por las partes contratantes.

No obstante, cuando una Comunidad Autónoma haya establecido tarifas de obligado cumplimiento para los transportes interurbanos de viajeros en vehículos de turismo que se desarrollen íntegramente en su territorio, éstas serán también de aplicación a cuantos servicios de esta clase se inicien en el mismo, sea cual fuere el lugar en que finalicen.

Tampoco estarán sometidos a tarifas aprobadas por la Administración los transportes regulares de viajeros temporales o de uso especial.

Artículo 19.

1. El régimen tarifario de los servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración vendrá determinado en los correspondientes contratos de gestión de servicio público.

2. La estructura de la tarifa de los transportes señalados en el punto anterior se ajustará a las características del servicio de que en cada caso se trate, teniendo en cuenta lo que al efecto se determina en esta ley y en las disposiciones de la Unión Europea en materia de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y, en su caso, en las normas reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo.

Las tarifas así establecidas, junto con las demás compensaciones, económicas o de otra índole, a que, en su caso, tenga derecho el contratista, deberán cubrir la totalidad de los costes de explotación del transporte en las condiciones señaladas en el correspondiente contrato de gestión de servicio público y permitirán una adecuada amortización de aquellos activos necesarios para su prestación y que hayan de ser aportados por el contratista, así como, un razonable beneficio empresarial, en circunstancias normales de productividad y organización. A tal efecto, la Administración deberá desestimar la contratación de tales servicios con quienes oferten prestarlos aplicando precios que no cumplan la referida condición. La desestimación de una oferta no se hará sin permitir su justificación por parte del licitador que la presentó.

3. La Administración podrá revisar individualizadamente el régimen tarifario de un determinado contrato de gestión de servicio público, bien de oficio o a instancia del contratista, cuando las partidas que integran su estructura de costes hayan sufrido una variación que altere significativamente, al alza o a la baja, el equilibrio económico del contrato.

En la referida revisión se descontarán, en todo caso, aquellos costes cuya cuantía dependa, en todo o en parte, de la gestión del contratista.

4. **(Suprimido)**

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

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

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

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

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

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

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

$0 \leq X \leq 1$

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

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

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

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

6. La tarifa de un servicio público de transporte de viajeros de titularidad de la Administración no podrá ser revisada hasta que el contratista que lo gestione haya cumplido cuantas obligaciones le incumban hasta ese momento en orden a aportar a la Administración aquellos datos estadísticos, documentos contables o informes que resulten preceptivos conforme a lo que reglamentariamente se determine.

Cuando la Administración detecte una omisión, error o falsedad en los datos o documentos aportados por el contratista, deberá rectificar, de oficio, cuantas revisiones de la tarifa se hubiesen realizado partiendo de aquéllos, ajustándolas a los datos reales.

Lo dispuesto en este punto deberá entenderse sin perjuicio de la imposición de las sanciones a que, en su caso, haya lugar.

7. A efectos de contabilidad, las empresas contratistas de servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración, deberán tratar cada uno de ellos como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente y distinta de cualquier otra que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

El resultado de la segregación realizada se plasmará, anualmente, en una cuenta analítica de explotación verificada por un experto independiente.

Los Ministros de Fomento y de Economía y Competitividad podrán establecer, mediante orden conjunta, las especificaciones que, en su caso, consideren pertinentes para el exacto cumplimiento de lo dispuesto en este punto.

Artículo 20.

De conformidad con lo que se dispone en la reglamentación de la Unión Europea sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, se consideran obligaciones de servicio público las exigencias determinadas por la Administración a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las misma condiciones sin retribución.

La declaración e imposición de obligaciones de servicio público en relación con los transportes terrestres se regirá por lo dispuesto en esta ley y en la reglamentación comunitaria anteriormente citada, así como en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones.

Artículo 21.

1. En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos estarán cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia.

2. En los transportes en autobús y autocar, el transportista responderá de las obligaciones establecidas frente a los viajeros, en los términos previstos en el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004, en la medida en que éstas no estén cubiertas íntegramente por el seguro obligatorio de viajeros, por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, o por cualquier otro seguro.

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

Artículo 22.

1. Únicamente podrá contratar la realización de servicios de transporte terrestre de mercancías en concepto de porteador, y emitir facturas en nombre propio por su prestación, quien previamente sea titular de una licencia o autorización que habilite para realizar transportes de esta clase o, en otro caso, de una autorización de operador de transporte de mercancías.

2. Como regla general, los servicios de transporte terrestre de viajeros podrán ser contratados y facturados por todos aquellos que sean titulares de una licencia o autorización de transporte público que habilite para la realización de esta clase de transporte.

No obstante, la prestación de aquellas modalidades de transporte de viajeros que tengan atribuido el carácter de servicio público de titularidad de la Administración sólo podrá ser contratada en concepto de porteador por el contratista a quien el órgano competente hubiese

adjudicado su gestión o, en su caso, por el ente, organismo o entidad que la Administración competente haya creado para la gestión o coordinación de esa clase de servicios.

La intervención de agencias de viajes y otros intermediarios en la contratación de cualesquiera modalidades de transporte de viajeros se regirá por la legislación específica de turismo. Sin perjuicio de ello, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización podrán intermediar, en todo caso, en la contratación de transportes discrecionales de viajeros que vayan a ser prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de viajeros.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los puntos anteriores, cuando se trate de alguna modalidad de transporte cuya realización se encuentre legal o reglamentariamente eximida de la obtención de una licencia o autorización de transporte público, los servicios también podrán ser contratados y facturados por el titular de la organización empresarial mediante la que materialmente se lleven a cabo.

Artículo 23.

En el transporte de viajeros por carretera, la responsabilidad de los transportistas por los daños o pérdidas que sufran los equipajes como consecuencia de accidentes, salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones más favorables para el viajero, estará limitada a 1.200 euros por pieza de equipaje, en el caso de transportes incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004.

En cualquier otro supuesto, la responsabilidad por los daños o pérdidas que sufran los equipajes estará limitada, salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones más favorables para el viajero, a 450 euros por pieza.

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

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

En el transporte de viajeros por carretera, el transportista será responsable de cuantos perjuicios a los viajeros puedan derivarse de su incumplimiento de las obligaciones y formalidades prescritas por las leyes y reglamentos de las Administraciones Públicas, así como de las actuaciones que, como consecuencia de dicho incumplimiento pueda adoptar la Administración, en todo el curso del viaje y a su llegada al punto de destino, salvo que pruebe que dicho incumplimiento ha sido consecuencia de una actuación llevada a cabo sin su consentimiento por alguno de los usuarios o viajeros.

La responsabilidad del transportista, en el caso del transporte de viajeros por ferrocarril, se determinará de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

Artículo 24.

(Suprimido)

CAPÍTULO IV

Coordinación entre los distintos modos de transporte terrestre y transporte combinado

Artículo 25.

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

Artículo 26.

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

Artículo 27.

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

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

Artículo 28.

1. A los efectos de esta ley, se considera multimodal aquella operación de transporte mediante la que se trasladan mercancías o viajeros utilizando de forma simultánea o sucesiva más de un modo de transporte, siendo uno de ellos el terrestre, con independencia del número de transportistas que intervengan en su ejecución, siempre que dicha operación se encuentre planificada de forma completa y coordinada por quien organizó el transporte, ya se trate del cargador, de un transportista o de un operador de transporte.

2. Reglamentariamente podrán establecerse normas especiales destinadas a facilitar la realización de transporte multimodal o a promover la comodalidad de los transportes.

CAPÍTULO V

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

Artículo 29.

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

2. Por ello, y conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.4 de la Constitución, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones controlar y coordinar

las actividades de las Comunidades Autónomas en materia de transportes, cuando la defensa nacional así lo requiera.

Artículo 30.

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

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

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

Artículo 31.

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VI

La inspección del transporte terrestre

Artículo 32.

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

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

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

Artículo 33.

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

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

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

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

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

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

4. Los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo, cuando existan indicios fundados de exceso de peso, manipulación o funcionamiento inadecuado imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o del limitador de velocidad u otros instrumentos de control que exista obligación de llevar instalados en los vehículos, podrán ordenar su traslado hasta la báscula de pesaje, taller autorizado o zona de control que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a 30 kilómetros. No obstante, cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo, no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer.

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

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

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

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

6. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá encargar a organismos públicos y a sociedades mercantiles estatales que tengan la condición de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración General del Estado y de sus organismos y entidades de derecho público, la ejecución de actuaciones propias de la Inspección en cuanto a la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos o especializados que afecten a la ordenación del transporte terrestre.

Artículo 34.

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

Artículo 35.

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

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

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

La elaboración de la planificación se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr una adecuada coordinación en la realización de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Asimismo, en dicha elaboración podrá recabarse la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

El departamento ministerial competente en materia de transportes podrá determinar en todo momento los criterios de actuación prioritaria de los servicios de inspección en relación con los transportes de su competencia. Dicha actuación prioritaria se producirá en relación con las infracciones que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquellas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

3. Los Servicios de Inspección de Transporte Terrestre pondrán especial atención en la vigilancia de aquellas empresas que presenten una mayor frecuencia infractora, de conformidad con lo que se señale en los planes a que se refiere el punto anterior y a los criterios que, en su caso, se determinen por la Unión Europea.

En todo caso, los mencionados Servicios vigilarán especialmente el efectivo cumplimiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de la exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4.

CAPÍTULO VII

El Consejo Nacional de Transportes Terrestres

Artículo 36.

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

2. El Consejo estará integrado por expertos designados por la Administración General del Estado a propuesta de las empresas de transporte por carretera, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera; de las empresas de transporte por ferrocarril, a través de sus asociaciones; de los trabajadores de las empresas transportistas, a través de las centrales sindicales más representativas en dicho sector; de los usuarios del transporte, a través del Consejo de Consumidores y Usuarios, de las organizaciones representativas de las personas con discapacidad y de las asociaciones de empresas usuarias del transporte de mercancía, así como, en su caso, de las empresas de otros modos de transporte y de otros sectores de actividad relacionados con el transporte.

Asimismo, la Administración podrá designar directamente a otros consejeros atendiendo exclusivamente a su competencia profesional, así como a representantes de la propia Administración especializados en materia de transporte terrestre.

3. Reglamentariamente se determinará la composición concreta del Consejo, el órgano competente para el nombramiento de sus miembros, así como los criterios y el procedimiento a través de los que los distintos sectores afectados propondrán sus candidatos.

4. Los miembros del Consejo no participan en éste en representación del sector que, en su caso, hubiese propuesto su nombramiento, sino como expertos a título individual. En consecuencia, no podrán ser representados en las deliberaciones del Consejo sino por otros consejeros.

Sin perjuicio de ello, el Consejo podrá crear grupos de trabajo, de carácter permanente o coyuntural, que lo asistan en la elaboración de los estudios previos a la emisión de sus dictámenes. De estos grupos de trabajo podrán formar parte tanto consejeros como personas que no lo sean, si bien sus conclusiones sólo se tendrán en cuenta por la Administración cuando sean refrendadas por el pleno del Consejo.

5. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de Transporte y en todos aquellos otros asuntos en que así se establezca reglamentariamente. El Consejo podrá, además, proponer a la Administración las medidas que estime oportunas para mejorar la coordinación y eficacia del sistema de transportes.

CAPÍTULO VIII

Juntas Arbitrales del Transporte

Artículo 37.

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

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

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

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

Artículo 38.

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

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

Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 15.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratado.

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

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

Reglamentariamente se establecerá un procedimiento simplificado a través del que las Juntas Arbitrales del Transporte atenderán al depósito y, en su caso, enajenación de mercancías en los supuestos en que así corresponda de conformidad con lo dispuesto en la legislación reguladora del contrato de transporte terrestre.

CAPÍTULO IX

Los usuarios del transporte

Artículo 39.

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

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

Artículo 40.

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

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

Artículo 41.

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

TÍTULO II

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

CAPÍTULO I

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

Sección primera. Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional

Artículo 42.

1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

Como regla general, las autorizaciones de transporte público deberán domiciliarse en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal.

No obstante, la autorización podrá domiciliarse en un lugar distinto cuando su titular justifique que su actividad principal no es la de transporte y que, como consecuencia, tiene su domicilio fiscal allí donde realiza dicha actividad principal, si bien cuenta con un establecimiento en el lugar en que pretende domiciliarla, en el que centralizará su actividad de transporte y cumplirá las exigencias señaladas en el apartado c) del artículo 43.1.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

b) Transporte realizado en vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros adminículos que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen.

3. La exención de la obligación de estar en posesión de autorización en los casos señalados en el punto anterior no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta Ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 43.

1. El otorgamiento de la autorización de transporte público estará condicionado a que la empresa solicitante acredite, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Tener nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o, en caso contrario, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del

régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.

b) Cuando no se trate de una persona física, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.

En ningún supuesto podrán otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes. Tampoco se otorgarán autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro.

Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público debe formar parte de su objeto social de forma expresa.

c) Contar con un domicilio situado en España en el que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos relativos a su gestión y funcionamiento que reglamentariamente se determinen.

d) Disponer de uno o más vehículos matriculados en España o en otro Estado miembro conforme a lo que en cada caso resulte exigible de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, atendiendo a razones de interés general, los cuales deberán cumplir las condiciones que, en su caso, se establezcan, teniendo en cuenta principios de proporcionalidad y no discriminación.

e) Disponer de dirección y firma electrónica, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.

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

g) Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan, atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso.

2. Además de las condiciones señaladas en el punto anterior, cuando la autorización habilite para la realización de transporte público de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos o conjuntos de vehículos con capacidad de tracción propia cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, deberán cumplir los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, de conformidad con lo que en dicha reglamentación se dispone y con lo que en esta ley y en sus normas de desarrollo se señala para la ejecución de tales disposiciones.

Reglamentariamente se podrá prever, no obstante, algún supuesto en que, a solicitud del interesado, la Administración podría autorizar que una empresa continúe funcionando, aunque transitoriamente incumpla alguna de las condiciones señaladas en este punto, por un plazo que en ningún caso podrá ser superior a seis meses.

Artículo 44.

De conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, a fin de cumplir el requisito de establecimiento a que se refiere el punto 2 del artículo 43, una empresa deberá:

a) Tener un establecimiento situado en España con locales en los que se conserven, a disposición de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, los documentos principales de la empresa, en particular sus documentos contables, los documentos de gestión del personal, los documentos con los datos relativos a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, así como cualesquiera otros que resulten exigibles en aplicación de lo que se dispone en el apartado c) del artículo 43.1.

b) Disponer de uno o más vehículos en los términos y condiciones que resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en los artículos 43.1, 54.2 y 55.

c) Disponer en los centros de explotación en que la empresa ejerza su actividad en España del equipamiento administrativo y técnico y de las instalaciones que resulten adecuados, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 45.

De conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, a fin de cumplir el requisito de honorabilidad, ni la empresa ni su gestor de transporte podrán haber sido condenados por la comisión de delitos o faltas penales ni sancionados por la comisión de infracciones relacionadas con los ámbitos mercantil, social o laboral, de seguridad vial o de ordenación de los transportes terrestres que den lugar a la pérdida de este requisito, de conformidad con lo que se dispone en esta ley y en la reglamentación de la Unión Europea.

Artículo 46.

De conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas

De conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, a fin de cumplir el requisito de capacidad financiera, la empresa deberá:

a) Ser capaz de hacer frente permanentemente a sus obligaciones económicas a lo largo del ejercicio contable anual.

Deberá considerarse que incumplen esta condición quienes hayan sido declarados insolventes en cualquier procedimiento. Asimismo, deberá considerarse que la incumplen quienes hayan sido declarados en concurso, salvo que la Administración competente sobre la autorización de transporte llegue al convencimiento de que existen perspectivas realistas de saneamiento financiero en un plazo razonable.

En todo caso, el cumplimiento del requisito se restablecerá desde que la empresa se encuentre protegida por la eficacia del convenio alcanzado en el procedimiento concursal.

Por el contrario, no podrá considerarse en ningún caso que el requisito se cumple desde que el procedimiento concursal entre en la fase de liquidación.

b) Disponer, al menos, de capital y reservas por un importe mínimo de 9.000 euros, cuando se utilice un solo vehículo, y de 5.000 euros más por cada vehículo adicional utilizado.

No obstante, la Administración podrá aceptar o exigir que una empresa demuestre su capacidad financiera mediante la garantía prestada por una entidad financiera o de seguros, que se convertirá en garante solidario de dicha empresa hasta las cuantías anteriormente señaladas, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine.

Sección segunda. Titulos administrativos habilitantes para el ejercicio de la actividad

Artículo 47.

De conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, a fin de cumplir el requisito de competencia profesional, la empresa deberá acreditar que cuenta al menos con una persona física que ejerce las funciones de gestor de transporte y que, a tal efecto, cumple las siguientes condiciones:

a) Dirigir efectiva y permanentemente las actividades de transporte de la empresa, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

b) Tener un vínculo real con la empresa, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

c) Estar en posesión del certificado expedido por la Administración que acredite su competencia profesional para el transporte por carretera de viajeros o mercancías, según corresponda, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca.

d) Cumplir ella misma, a título personal, el requisito de honorabilidad en los términos señalados en el artículo 45.

Artículo 48.

1. El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello.

2. No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva que esa.

Artículo 49.

1. Con carácter general, las autorizaciones de transporte serán intransferibles, salvo a favor de los herederos forzosos o el cónyuge del anterior titular, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de éste.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, reglamentariamente podrá establecerse la transmisibilidad de las autorizaciones de transporte a favor de personas distintas a los herederos forzosos o al cónyuge de su anterior titular en supuestos en que el otorgamiento de aquéllas se encuentre sometido a limitaciones por razón de la antigüedad de los vehículos a los que, en su caso, hayan de estar referidas.

3. Reglamentariamente, podrán establecerse determinadas excepciones temporales a las exigencias contenidas en el artículo 43, que permitan tener en cuenta la situación transitoria de la empresa en los supuestos de transmisión de autorizaciones.

Artículo 50.

(Sin contenido)

Artículo 51.

1. Las autorizaciones de transporte se otorgarán sin plazo de duración prefijado, si bien su validez podrá quedar condicionada a su visado periódico, realizado de oficio, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

Mediante el visado, la Administración constatará el mantenimiento de las condiciones exigidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43.

Las autorizaciones que, resultando obligatorio, no hayan sido visadas dentro del plazo establecido perderán automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido.

Asimismo perderán su validez cuantas otras habilitaciones para el ejercicio de la actividad del transporte se hubiesen obtenido bajo la condición de la vigencia de aquéllas.

2. Reglamentariamente podrán establecerse supuestos en los que quepa rehabilitar las autorizaciones que hayan perdido su validez por no haber sido visadas dentro del plazo establecido.

3. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.2 a) de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, no será necesario el consentimiento del afectado para que el Registro de Empresas y Actividades de Transporte pueda recabar de cualquier otro registro público la información que resulte estrictamente

necesaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento, visado o modificación de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley o en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

En aplicación de los principios contemplados en el artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, la obtención de información conforme a lo anteriormente señalado no devengará arancel alguno.

Artículo 52.

1. Fuera del supuesto regulado en el artículo anterior, cuando la Administración constate el incumplimiento de alguna de las condiciones exigidas en el artículo 43, suspenderá la autorización, comunicándoselo a su titular, hasta que éste subsane dicho incumplimiento.

Dicha suspensión alcanzará, además, a cuantas otras habilitaciones para el ejercicio de la actividad de transporte se hubiesen obtenido bajo la condición de la vigencia de la referida autorización.

Si el incumplimiento que dio lugar a la suspensión no ha sido subsanado con anterioridad a la finalización del más próximo período de visado, la autorización perderá su validez conforme a lo dispuesto en el artículo 51.

Cuando se trate de las autorizaciones a que hace referencia el punto 3 del referido artículo 51, la suspensión se mantendrá indefinidamente en tanto que su titular no acredite haber subsanado el incumplimiento de que se trate.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, cuando el titular de la autorización sea contratista de la gestión de algún servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, la Administración incoará el pertinente procedimiento de resolución del correspondiente contrato si aquél no acredita la subsanación del incumplimiento en el plazo de tiempo que reglamentariamente se determine.

3. Lo dispuesto en los puntos anteriores de este artículo deberá entenderse sin perjuicio de la imposición de las sanciones que correspondan por el incumplimiento de los requisitos de que en cada caso se trate.

Sección tercera. Requisitos generales de ejercicio de la actividad

Artículo 53.

1. El Registro de Empresas y Actividades de Transporte tiene por objeto:

a) La inscripción de las empresas y personas que obtengan alguno de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley o en las normas dictadas para su desarrollo.

b) La inscripción de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general.

c) La anotación de todas las incidencias y datos relativos a las empresas, personas, títulos y contratos señalados en los apartados anteriores que reglamentariamente se determinen.

d) Las sanciones impuestas por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley, así como aquellas otras anotaciones relativas a expedientes sancionadores que se consideren relevantes reglamentariamente.

2. La inscripción en el Registro tendrá carácter obligatorio y se realizará de oficio por la Administración.

3. La organización del Registro, integrada por los Registros territoriales y el Registro Central, se articulará conforme a lo que reglamentariamente se determine.

4. El contenido del Registro se presume exacto y válido.

5. Realizada una inscripción o anotación en el Registro, no podrá realizarse otra de igual o anterior fecha que resulte opuesta o incompatible con aquélla.

6. El Registro es público en los términos siguientes:

a) Publicidad plena: todo ciudadano podrá conocer los títulos habilitantes en vigor que posea cualquier otra persona física o jurídica en el momento de hacer su consulta, así como

la tarifa y aquella otra parte del contenido de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que reglamentariamente se determine.

b) Publicidad restringida: las anotaciones relativas a un procedimiento sancionador únicamente podrán ser conocidas por la persona o personas a que estén referidas.

c) Publicidad ordinaria: el acceso a datos obrantes en el Registro no incluidos en los apartados anteriores y que no pertenezcan a la intimidad de las personas podrá ser ejercido, además de por el propio sujeto al que estén referidos, por terceros que acrediten un interés legítimo.

El tratamiento del contenido de los asientos registrales a efectos de posibilitar su publicidad directa deberá garantizar, al mismo tiempo, la imposibilidad de su manipulación o televaciado.

Esta publicidad se realizará de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

Lo dispuesto en este punto se entenderá sin perjuicio de cuanto resulte de aplicación en virtud de los principios y reglas que, conforme a lo que se establece en la legislación sobre régimen jurídico y procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas, informan las relaciones entre éstas y la coordinación de competencias entre órganos administrativos. Asimismo, serán de aplicación en la gestión y tratamiento de los datos registrales las exigencias derivadas de la reglamentación de la Unión Europea en materia de normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

Artículo 54.

1. Quienes contraten una operación de transporte como porteadores deberán llevarla a cabo a través de su propia organización empresarial.

Quedan exceptuados de la referida prescripción quienes intervengan en la contratación del transporte de que se trate en funciones de pura intermediación de conformidad con lo dispuesto en esta ley o utilicen la colaboración de otros transportistas en los supuestos regulados en los artículos 76 y 89.2.

2. A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior, únicamente se considerará que los vehículos con capacidad de tracción propia utilizados se hallan integrados en la organización empresarial del porteador cuando disponga de ellos en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario, debiendo en este último caso, cumplir las condiciones establecidas al efecto en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo.

En todo caso, los referidos vehículos deberán estar matriculados en España o, en el caso del transporte público de mercancías, en otro Estado miembro, de conformidad con lo que se establezca reglamentariamente.

La utilización de remolques y semirremolques propios o ajenos será libre, sin perjuicio de las reglas a que esté sometido su uso por razones de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Los vehículos destinados al transporte de viajeros deberán cumplir las condiciones básicas de accesibilidad para personas con discapacidad que reglamentariamente resulten exigibles.

3. El personal utilizado por el porteador deberá encontrarse encuadrado en su organización empresarial de conformidad con las reglas contenidas en la legislación social y laboral que resulten de aplicación y deberá contar con las habilitaciones, certificaciones, licencias o autorizaciones que, en atención a las funciones que desarrolle, resulten exigibles en cada caso.

Artículo 55.

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

Cuando la adecuada prestación de determinados servicios de transporte lo hagan conveniente, la Administración podrá establecer en relación con los vehículos con los que los

mismos se realicen y con las cargas transportadas, ya sean éstas divisibles o no, condiciones específicas adicionales o diferentes.

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

Artículo 56.

Las comunicaciones entre los órganos administrativos competentes para el otorgamiento de las distintas autorizaciones y habilitaciones contempladas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo y los titulares o solicitantes de las mismas se llevarán a cabo utilizando únicamente medios electrónicos.

Asimismo, será obligatorio utilizar exclusivamente medios electrónicos en las comunicaciones relativas a la adjudicación, control, modificación o extinción de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general.

Las comunicaciones relativas a los procedimientos sancionadores que se instruyan en ejecución de lo dispuesto en esta ley a los titulares de las autorizaciones y habilitaciones que en la misma se contemplan se realizarán también por medios electrónicos de forma exclusiva.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de los supuestos en que la Administración actuante solicite expresamente la presentación física de algún documento concreto, ni de aquellas notificaciones o comunicaciones que se realicen en carretera por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte.

Las notificaciones que se realicen por medios electrónicos conforme a lo dispuesto en este artículo deberán ajustarse a lo que reglamentariamente se determine en atención a los criterios establecidos en la legislación sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

No obstante, cuando las comunicaciones a que hace referencia este artículo no pudieran realizarse por medios electrónicos debido a causas técnicas, se llevarán a cabo a través de cualquier otro procedimiento que resulte válido de conformidad con lo dispuesto en la legislación general sobre procedimiento administrativo y régimen jurídico de las Administraciones públicas.

CAPÍTULO II

Colaboración con la Administración y cooperación entre empresas

Sección primera. Colaboracion con la administracion

Artículo 57.

1. Las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, legalmente constituidas, podrán colaborar con la Administración en la realización de las funciones públicas de ordenación y mejora del funcionamiento del sector, en la forma prevista en esta Ley y en sus normas de desarrollo.

Artículo 58.

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

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

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

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

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

Artículo 59.

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

a) Participar, en representación de las empresas y asociaciones de transporte, en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte por carretera.

b) Participar, en representación de las empresas y asociaciones de transporte, en el procedimiento de elaboración de todos aquellos programas o planes de transporte que afecten al desarrollo del transporte por carretera o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias.

c) Proponer a la Administración la adopción de aquellas actuaciones que considere de interés general para el sector del transporte por carretera.

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

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

Sección segunda. Agrupación y cooperación entre empresas

Artículo 60.

(Suprimido)

Artículo 61.

(Suprimido)

TÍTULO III

De los servicios y actividades del transporte por carretera

CAPÍTULO I

Clasificación

Artículo 62.

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

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

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

Artículo 63.

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

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

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

Artículo 64.

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

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

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

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

Artículo 65.

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

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

3. Son transportes internacionales aquéllos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros.

Artículo 66.

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

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

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

CAPÍTULO II

Los transportes públicos regulares de viajeros

Artículo 67.

Los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser:

a) **(Suprimido)**

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

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

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

Artículo 68.

(Suprimido)

Sección primera. Los transportes publicos regulares permanentes de viajeros de uso general

Artículo 69.

(Suprimido)

Artículo 70.

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

2. Dicho establecimiento o creación, se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o de los particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlas, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento. En todo caso, la creación de nuevos servicios deberá respetar las previsiones que en su caso se encuentren establecidas en los programas o planes de transporte, y éstos deberán ser objeto de las necesarias actualizaciones cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente con posterioridad a su aprobación.

Artículo 71.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión. No obstante, la Administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea acerca de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la gestión de los referidos transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación a los contratos de gestión de servicios públicos.

Artículo 72.

1. Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la Administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general.

En consecuencia, los nuevos servicios que sean creados no podrán incluir tráficos que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.

Tampoco procederá el establecimiento de un nuevo servicio cuando la escasa entidad de los núcleos de población que habría de atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen siendo atendidos por otro servicio no permitan definir un tráfico significativamente distinto.

2. A los efectos señalados en el punto anterior, los tráficos constitutivos de cada servicio vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar a los viajeros que se desplacen entre los mismos.

Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de posibles coincidencias, las paradas de los servicios preexistentes entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.

3. Antes de iniciar el procedimiento tendente a la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión de un servicio preexistente que incluyese tráficos íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma, la Administración General del Estado deberá solicitar el informe de aquélla acerca del mantenimiento de los mencionados tráficos dentro de ese servicio o su posible segregación como servicio independiente de competencia autonómica.

4. El contrato de gestión de cada servicio determinará su plazo de duración atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y predominantemente utilizados en ésta que hayan de ser aportados por el contratista. En todo caso, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia, la duración de los contratos no podrá ser superior a diez años.

No obstante, cuando resulte necesario, habida cuenta de las condiciones de amortización de los mencionados activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido.

Artículo 73.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.

No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia.

2. El pliego de condiciones que haya de regir el contrato, que tomará como base el proyecto aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70, fijará las condiciones de prestación del servicio.

En todo caso, se incluirán en dicho pliego los siguientes extremos:

a) Los tráficos que definen el servicio.

b) El itinerario o las infraestructuras por los que concretamente haya de discurrir el servicio, cuando resulte pertinente.

c) El número de expediciones de transporte que, como mínimo, deberá realizar el contratista.

d) Las prestaciones que, como mínimo, deberán recibir los viajeros además de su transporte y el de sus equipajes.

e) Las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista a fin de que resulte garantizada la adecuada prestación del servicio de que se trate de forma continuada.

f) El número mínimo de vehículos que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio, así como sus características técnicas y, cuando resulte pertinente, su límite máximo de antigüedad.

g) La dotación mínima del personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.

h) Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario para cubrir la dotación mínima señalada en el apartado anterior.

i) Las instalaciones fijas que, en su caso, haya de aportar el contratista para la prestación del servicio.

j) El régimen tarifario de aplicación a los viajeros.

k) El derecho del contratista a hacer propia, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.

l) Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.

m) El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidad, sin que afecte significativamente a la estructura de costes del servicio.

n) Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el adecuado control de los ingresos generados por la explotación del servicio.

ñ) El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.

o) El plazo de duración del contrato.

La Administración deberá incluir, además, en el pliego todas aquellas otras circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

Artículo 74.

1. En la adjudicación del contrato únicamente podrán tenerse en cuenta variantes o mejoras ofrecidas por los licitadores cuando tal posibilidad se hubiese previsto expresamente en el pliego.

Los criterios señalados a tal efecto en el pliego deberán estar relacionados, en todo caso, con el régimen económico y tarifario, la seguridad, la eficacia o la calidad y frecuencia del servicio objeto del contrato y tendrán especialmente en cuenta factores ambientales y la mejor integración con la red de servicios públicos de transporte de viajeros que vertebran el territorio. En la determinación de los criterios de adjudicación se dará preponderancia a aquéllos que puedan valorarse mediante cifras o porcentajes obtenidos a través de la mera aplicación de fórmulas establecidas en el propio pliego.

2. El adjudicatario del contrato deberá ser, en todo caso, titular de la autorización de transporte público de viajeros regulada en el artículo 42.

3. Cuando el objeto de un nuevo contrato sea la gestión de un servicio que ya se venía prestando con anterioridad, se adjudicará al anterior contratista siempre que éste hubiese cumplido satisfactoriamente el anterior contrato y que la valoración atribuida a su oferta sea la misma que la mejor del resto de las presentadas.

4. En cualquier caso, deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones desproporcionadas o anormales, técnicamente inadecuadas, o que no garanticen debidamente la continuidad del servicio o su prestación en las condiciones precisas.

Artículo 75.

1. El contrato de gestión del servicio público de que se trate recogerá las condiciones establecidas en el pliego, con las precisiones o modificaciones ofrecidas por el adjudicatario que hubiesen sido aceptadas por la Administración.

El contrato deberá formalizarse en documento administrativo, salvo que el contratista solicite que se eleve a escritura pública, corriendo de su cargo, en este supuesto, los correspondientes gastos.

2. El contratista habrá de prestar el servicio en las condiciones fijadas en el contrato, debiendo respetar, además, cuantas otras obligaciones se encuentren establecidas con carácter general en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo en relación con la realización de servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración.

En todo caso, el contratista estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. En dicho supuesto, la compensación que reciba el contratista de la Administración que reserve las plazas no podrá ser nunca superior a la cuantía que resulte de la aplicación de la tarifa ordinaria del servicio.

3. El contrato sólo podrá modificarse cuando así se haya previsto en el pliego y se hayan detallado de forma clara, precisa e inequívoca las condiciones en que podrá hacerse.

No obstante, la Administración contratante, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación en relación con la demanda potencial de los servicios o la necesidad de cubrir nuevos tráficos surgidos en las inmediaciones del servicio que no se encuentren atendidos a través de otros contratos o que hayan dejado de estarlo por la extinción del servicio que los venía atendiendo, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine. En este supuesto, el acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

Muy especialmente, a los efectos previstos en este punto, la Administración contratante valorará la conveniencia de modificar un servicio preexistente cuando, con posterioridad a su inauguración, tenga lugar el establecimiento o cierre de centros docentes, sanitarios o de otra índole generadores de una demanda significativa de transporte.

Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público.

Sea cual fuere su causa, la modificación del contrato deberá formalizarse conforme a lo previsto en el punto 1.

4. Sin perjuicio de la legislación laboral que resulte de aplicación al efecto, cuando un procedimiento tenga por objeto la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión de un servicio preexistente, el pliego de condiciones deberá imponer al nuevo adjudicatario la obligación de subrogarse en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista en dicha prestación, en los términos señalados en los apartados g) y h) del artículo 73.2.

En este supuesto, el órgano de contratación deberá facilitar a los licitadores, en el propio pliego o en la documentación complementaria, la información sobre las condiciones de los contratos del personal al que afecte la subrogación que resulte necesaria para permitir la evaluación de los costes laborales que implicará tal medida. A estos efectos, la empresa que viniese prestando el servicio y tenga la condición de empleadora del personal afectado estará obligada a proporcionar la referida información al órgano de contratación, a requerimiento de éste.

Tal información se suministrará teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

A los efectos señalados en este punto, no podrá tenerse en cuenta otro personal que el expresamente adscrito a la prestación del servicio en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, para cuya determinación se debieron tomar como base el que inicialmente se incluía en el correspondiente pliego de condiciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 73.2.

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

Artículo 76.

1. Para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la prestación del servicio podrán utilizarse otros, ya sean propios del contratista, o cedidos, con o sin conductor, por otros transportistas a través de cualquier fórmula jurídica válida.

Dichos vehículos deberán estar amparados por la autorización prevista en el artículo 42.

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

Artículo 77.

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

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

3. Podrá, asimismo, autorizarse la utilización de vehículos para servir la red de itinerarios de dos o más concesiones de distintos titulares, con tal que las mismas presenten puntos de contacto y el servicio se preste sin solución de continuidad en el recorrido. Sin embargo, únicamente procederá el otorgamiento de la referida autorización cuando en el correspondiente expediente quede acreditada la no procedencia de establecer como servicio independiente el itinerario correspondiente a las distintas concesiones que vaya a servir el vehículo de que se trate.

Artículo 78.

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

Artículo 79.

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

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

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

Artículo 80.

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

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

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

Artículo 81.

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

anteriormente existentes, la Administración podrá acordar la concentración en un solo contrato de todos los derechos y obligaciones dimanantes de diferentes contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general preexistentes, de tal manera que los servicios contemplados en éstos se presten desde ese momento de forma unificada.

La inclusión de un contrato en una concentración de tales características sólo será posible a partir de que hayan transcurrido tres años de su plazo de vigencia y dejará de serlo cuando falten menos de dos para su finalización.

2. La vigencia del contrato unificado se determinará, de conformidad con lo que reglamentariamente se disponga, en función de los plazos de vigencia que resten a los contratos objeto de concentración, teniendo en cuenta la entidad de los tráficos a que se encontraban referidos.

3. Cuando se lleve a cabo la concentración prevista en este artículo, la Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para una más adecuada prestación de los servicios de forma unificada.

Artículo 82.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se extinguirán por cumplimiento o por resolución.

2. Los contratos se considerarán cumplidos y, en consecuencia, extinguidos sin necesidad de resolución cuando transcurra su plazo de duración, ya sea el inicialmente establecido o, en su caso, el resultante de su prórroga acordada conforme a lo dispuesto en el artículo 72.4.

No obstante, cuando finalice el plazo de vigencia de un contrato sin que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de uno nuevo para la prestación del mismo servicio, el anterior contratista deberá prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, en los términos y plazos previstos en el artículo 85.

3. Son causas de resolución del contrato:

a) La muerte o incapacidad sobrevenida del contratista individual o la extinción de la personalidad jurídica de la sociedad contratista.

b) La declaración de concurso del contratista o la declaración de insolvencia de éste en cualquier otro procedimiento.

c) La pérdida por el contratista de la autorización de transporte público de viajeros regulada en esta ley, así como la suspensión de aquélla por las causas señaladas en el artículo 52, si el contratista no acredita haber subsanado el incumplimiento que dio lugar a la suspensión en el plazo que reglamentariamente se determine.

d) El incumplimiento del plazo de que disponga el contratista, de conformidad con lo reglamentariamente establecido o, en su caso, con lo expresamente señalado en el contrato, para iniciar la prestación del servicio tras la formalización del contrato.

e) La renuncia unilateral del contratista.

f) El incumplimiento por el contratista de las condiciones señaladas en los apartados m) o n) del artículo 73.2, o bien el incumplimiento reiterado, en los términos en que reglamentariamente se determine, de las condiciones señaladas en los apartados a) o j) del mismo precepto, así como el de cualquier otra condición o requisito al que expresamente se haya atribuido esa consecuencia en el contrato.

g) La interrupción injustificada de la prestación del servicio por parte del contratista por el plazo reglamentariamente establecido o señalado en el contrato.

h) El mutuo acuerdo entre la Administración y el contratista.

i) El rescate del servicio por la Administración, cuando ésta acuerde gestionarlo directamente por razones de interés general.

j) La supresión del servicio por razones de interés general.

k) La imposibilidad de la explotación del servicio como consecuencia de acuerdos adoptados por la Administración contratante con posterioridad al contrato.

l) Aquellas otras que se establezcan expresamente en el contrato.

Artículo 83.

1. La resolución de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se acordará por el órgano de contratación, de oficio o a instancia del contratista, mediante el procedimiento que resulte de aplicación de acuerdo con la legislación sobre contratos del sector público.

2. La declaración de insolvencia en cualquier procedimiento y, en caso de concurso, la apertura de la fase de liquidación, darán siempre lugar a la resolución del contrato.

La Administración podrá no instar la resolución del contrato en caso de declaración de concurso del contratista cuando entienda que existen perspectivas realistas de saneamiento financiero de éste en un plazo razonable, siempre que no se haya abierto la fase de liquidación ni concurra la causa de resolución señalada en el apartado c) del artículo 82.3.

3. Los supuestos previstos en los apartados c), d), e), i), j) y k) del punto 3 del artículo anterior originarán siempre la resolución del contrato.

4. En los casos de muerte o incapacidad sobrevenida del contratista individual, la Administración podrá acordar la continuación del contrato con sus herederos o sucesores, siempre que éstos cumplan, o se comprometan a cumplir en el plazo que reglamentariamente se determine, los requisitos exigidos al contratista inicial.

No se considerará extinguida la personalidad de la sociedad contratista cuando cambie simplemente su forma jurídica manteniéndose intactas sus obligaciones económicas y laborales.

5. El contratista que renuncie de forma unilateral a continuar prestando el servicio deberá, no obstante, prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, hasta que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión del servicio, en los términos previstos en el artículo 85.

6. Cuando se den los supuestos previstos en los apartados f) y g) del punto 3 del artículo anterior, la Administración podrá optar por no acordar la resolución del contrato si en el expediente resulta acreditado que ello podría ser más perjudicial para el interés general que su mantenimiento.

No obstante, la Administración deberá incoar en dichos supuestos, el procedimiento tendente a la imposición de la sanción que en cada caso corresponda, conforme a lo dispuesto en esta ley.

7. La resolución por mutuo acuerdo sólo podrá tener lugar cuando no concurra otra causa de resolución imputable al contratista y en el expediente resulte acreditado que, desde el punto de vista del interés general, es innecesario o inconveniente que se siga prestando el servicio.

Artículo 84.

1. El acuerdo de resolución de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general deberá pronunciarse expresamente sobre la procedencia de la pérdida, devolución o cancelación de la fianza constituida por el contratista.

2. En todo caso, cuando el contrato se resuelva por las causas previstas en los apartados c), d), e), f) y g) del punto 3 del artículo 82 o por cualquier otra imputable al contratista, la Administración se incautará de la fianza constituida por éste, que deberá, además, indemnizar a aquélla por los daños y perjuicios ocasionados en lo que excedan del importe de la garantía incautada.

Con independencia de lo anterior, la Administración deberá incoar, en tales supuestos, el procedimiento tendente a la imposición de la sanción que en cada caso corresponda conforme a lo dispuesto en esta ley.

3. Cuando la causa de la resolución del contrato sea la declaración de concurso del contratista, sólo se acordará la pérdida de la fianza cuando el referido concurso haya sido calificado como culpable.

4. Cuando la resolución se produzca por mutuo acuerdo, los derechos de la Administración y el contratista se acomodarán a lo que éstos estipulen válidamente.

5. Cuando el contrato se resuelva por las causas previstas en los apartados i), j) o k) del punto 3 del artículo 82, la Administración contratante indemnizará al contratista por los daños y perjuicios que se le irroguen.

Para determinar la cuantía de la indemnización se tendrán en cuenta los beneficios futuros que el contratista dejará de percibir, atendiendo a los resultados de explotación que él hubiese declarado a la Administración en el último quinquenio o en el período transcurrido desde el inicio de la prestación del servicio, cuando fuese inferior.

Artículo 85.

No obstante lo dispuesto en los artículos 72.4 y 73.1, en caso de interrupción de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general o de riesgo inminente de que dicha interrupción se produzca, la Administración podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de gestión de servicio público o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público.

El acuerdo en este sentido del órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

La duración del contrato que se adjudique o de la prórroga que se imponga en el supuesto anteriormente previsto no podrá ser superior a dos años.

Artículo 86.

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

Artículo 87.

(Suprimido)

Sección segunda. Transportes regulares temporales y de uso especial

Artículo 88.

(Suprimido)

Artículo 89.

1. Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con una autorización especial que habilite para ello, otorgada por la Administración.

El otorgamiento de dichas autorizaciones se llevará a cabo de conformidad a lo que reglamentariamente se establezca y estará supeditado a que la empresa transportista haya convenido previamente con los usuarios o sus representantes la realización del transporte a través del oportuno contrato o precontrato.

La autorización sólo podrá ser otorgada a una persona, física o jurídica, que previamente sea titular de la autorización de transporte público de viajeros regulada en el artículo 42.

Las autorizaciones para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgarán por el plazo a que se refiera el contrato con los usuarios, sin perjuicio de que la Administración pueda exigir su visado con una determina periodicidad a fin de constatar el mantenimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento.

Cuando el transporte sea contratado por alguno de los entes, organismos y entidades que forman parte del sector público, el contrato deberá atenerse, en cuanto no se encuentre

expresamente previsto en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo, a las reglas contenidas en la legislación sobre contratos del sector público.

2. Los transportes a los que se refiere este artículo podrán realizarse, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, utilizando los de otros transportistas que cuenten con la autorización de transporte público de viajeros regulada en el artículo 42, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca.

CAPÍTULO III

Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías

Sección primera. Disposiciones comunes

Artículo 90.

(Suprimido)

Artículo 91.

1. Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

Por excepción, las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor, que habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. A estos efectos, se considerará que un transporte es interurbano cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente para ello.

2. Los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deberán iniciarse en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.

Se establecen las siguientes salvedades a esa obligación de inicio en la comunidad autónoma:

1.º Para los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, que podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en comunidades autónomas distintas a aquella en que se ubica el puerto o aeropuerto, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el territorio de la comunidad autónoma en que esté domiciliada la autorización.

2.º Para los casos en que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en una comunidad autónoma no basten para atender un aumento coyuntural de la demanda de esta clase de servicios en su territorio. A tal efecto, el órgano competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que permita a los vehículos amparados en autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en otras comunidades autónomas realizar temporalmente servicios con origen en todo su territorio o en determinados puntos de éste.

Artículo 92.

(Suprimido)

Artículo 93.

(Suprimido)

Artículo 94.

1. La actuación de los titulares de licencias o autorizaciones de transporte público en relación con la prestación de servicios de carácter discrecional se regirá por el principio de libertad de contratación.

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

Artículo 95.

1. Durante la realización de transportes por carretera deberán respetarse los límites legal o reglamentariamente establecidos con carácter general en relación con la masa máxima de lo vehículos, así como los específicamente señalados para el vehículo utilizado en su permiso de circulación y demás documentación en que se ampare para circular.

2. Durante la realización de transportes por carretera deberán respetarse los límites legal o reglamentariamente establecidos en relación con los tiempos de conducción y descanso de los conductores que, en su caso, resulten de aplicación.

Artículo 96.

(Suprimido)

Artículo 97.

(Suprimido)

Sección segunda. Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancias

Artículo 98.

1. La autorización de transporte público de mercancías habilita para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54.

Asimismo, habilitará para intermediar en la contratación de esta clase de transportes cuando se den las circunstancias previstas en los apartados a) y b) del artículo 119.1.

2. Durante la realización de transportes de mercancías, únicamente podrán ocupar el vehículo personas distintas a su conductor y tripulación cuando así lo posibilite el correspondiente permiso de circulación y su transporte no dé lugar a retribución alguna a favor del transportista.

Sección tercera. Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros

Artículo 99.

1. La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54, como para intermediar en su contratación.

No obstante, los titulares de dicha autorización únicamente podrán prestar alguna de las formas de transporte regular de viajeros definidas en esta ley cuando se cumplan las condiciones legal y reglamentariamente señaladas para ello.

2. En todo caso, la autorización habilita para transportar el equipaje de los viajeros que ocupen el vehículo utilizado.

Asimismo, los vehículos amparados en una autorización de transporte de viajeros podrán transportar, conforme a lo que reglamentariamente se determine, objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, cuando su transporte resulte compatible con las características del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para los viajeros.

3. Los transportes discrecionales de viajeros deberán ser contratados, como regla general, por toda la capacidad del vehículo utilizado.

No obstante lo anterior, reglamentariamente podrán determinarse supuestos excepcionales en que, por razones de la adecuada ordenación del sistema de transportes, pueda admitirse su contratación por plaza con pago individual.

4. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.

El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42, 43.1, en este artículo y en lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.

A efectos de lo dispuesto en la letra d) del citado artículo 43.1, las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento con conductor habrán de disponer en todo momento de un vehículo matriculado en España adscrito a la autorización en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento a largo plazo de conformidad con lo dispuesto en la normativa de tráfico y circulación de vehículos a motor, salvo en los supuestos de sustitución provisional del vehículo por avería, en los que podrá utilizarse un vehículo en arrendamiento ordinario de conformidad con lo establecido reglamentariamente.

Cuando la Administración constate el incumplimiento del requisito del artículo 43.1.d), en relación con la no vinculación de un vehículo a la autorización, deberá notificarlo al interesado comunicándole un plazo de dos meses para subsanarlo transcurrido el cual la autorización perderá definitivamente su validez, conforme a lo dispuesto en esta ley, sin que sea de aplicación lo previsto el artículo 51.2.

5. El otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estará condicionado al cumplimiento de criterios medioambientales sobre mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones de CO_2, así como de gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de la comunidad autónoma en que pretenda domiciliarse la autorización, de conformidad con las siguientes especificaciones:

a) La autorización será denegada si, en el momento del otorgamiento, se supera el valor límite anual de NO_2 o $PM_{2,5}$ o el valor objetivo o valor objetivo a largo plazo del O_3, regulados en la normativa de mejora de la calidad del aire, en alguna zona o aglomeración incluida en la comunidad autónoma en la que pretenda domiciliarse la autorización, de conformidad con el último informe publicado por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

No obstante, las comunidades autónomas podrán establecer, para las autorizaciones que se domicilien en su territorio, otros criterios de mejora de la calidad del aire en el marco de lo previsto en el Derecho comunitario o en las directrices de la Organización Mundial de la Salud.

Estos requisitos no se aplicarán en los supuestos en los que el vehículo sea eléctrico cero emisiones de batería (BEV), de célula de combustible (FCEV) o de combustión de hidrógeno (HICEV), en cuyo caso la autorización únicamente habilitará a efectuar servicios de arrendamiento con conductor si el vehículo adscrito a la misma está incluido en alguna de estas categorías.

b) Asimismo, la autorización podrá ser denegada por aplicación de criterios objetivos relativos a la reducción de emisiones CO_2, gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, establecidos para su ámbito territorial por las comunidades autónomas en que pretenda domiciliarse la autorización.

En relación con la gestión del tráfico, deberá utilizarse un criterio objetivo de congestión viaria que podrá estar basado en un indicador que refleje la diferencia entre la velocidad media en condiciones de flujo libre y la velocidad registrada en distintos momentos del día u otros criterios que se puedan establecer por la comunidad autónoma.

6. Con objeto de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en los apartados anteriores en su ámbito territorial, las comunidades autónomas competentes para el otorgamiento de la autorización podrán, previa motivación y, de forma proporcionada y justificada, limitar cada solicitud a un número máximo de autorizaciones de arrendamiento con conductor.

7. Reglamentariamente podrán establecerse otros criterios objetivos, amparados en razones imperiosas de interés general, determinantes del otorgamiento de la autorización.

CAPÍTULO IV

Los transportes privados

Artículo 100.

Los transportes privados pueden revestir las dos siguientes modalidades:

a) Transportes privados particulares.
b) Transportes privados complementarios.

Artículo 101.

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

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

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

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

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

Artículo 102.

1. Son transportes privados complementarios los que llevan a cabo empresas u otras entidades cuyo objeto no es transportar, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal.

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

a) Si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o haber sido vendidas, compradas, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella, constituyendo dicha venta, compra, alquiler, producción, extracción, transformación o reparación parte integrante de la actividad económica principal de la empresa.

Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser trabajadores adscritos a uno de los centros de la empresa u otras personas que asistan a éstos, debiendo cumplirse en este segundo caso las reglas que al efecto se determinen reglamentariamente.

b) El origen o el destino del transporte deberá ser uno de los lugares en que la empresa desarrolle trabajos relacionados con su actividad principal.

c) Los vehículos utilizados deberán hallarse integrados en la organización de la empresa en idénticos términos a los previstos en el artículo 54.2. En este caso, también los remolques y semirremolques utilizados habrán de hallarse integrados en la organización de la empresa a título de propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario.

d) Los conductores de los vehículos deberán hallarse integrados en la organización de la empresa y contar con las habilitaciones que, en su caso, resulten pertinentes, en idénticos términos a los previstos en el artículo 54.3.

e) El transporte no podrá ser contratado ni facturado de forma independiente. En su caso, su coste deberá incorporarse al precio final del producto o servicio que constituya la actividad principal de la empresa antes de aplicar el Impuesto sobre el Valor Añadido.

3. Cuando no se cumplan las condiciones señaladas en el punto anterior, el transporte quedará sujeto al régimen jurídico del transporte público.

Con objeto de comprobar su cumplimiento, durante la realización del transporte deberá llevarse a bordo del vehículo documentación suficiente para acreditar las condiciones señaladas en los apartados a), c) y d) del punto anterior.

Artículo 103.

1. La realización de transportes privados complementarios estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella comunidad autónoma en que se domicilie la autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

Como regla general, las autorizaciones de transporte privado complementario deberán domiciliarse en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal.

No obstante, las autorizaciones podrán domiciliarse en un lugar distinto, cuando su titular acredite que dispone en éste de unos locales o instalaciones en los que realiza la parte de su actividad principal en relación con la que resulta preciso el transporte complementario.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte que presente idénticas características a las señaladas en el artículo 42.2.

b) Transportes privados particulares definidos en el artículo 101.

c) Transportes oficiales definidos en el artículo 105.

d) Transporte de viajeros en vehículos de turismo, salvo que se trate de transporte sanitario.

e) Transporte de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas.

f) Transporte funerario, que podrá realizarse libremente en todo el territorio nacional por prestadores de servicios funerarios, con independencia de su origen o recorrido.

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte privado que tengan una escasa influencia en el sistema, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada o de las cortas distancias recorridas.

3. La exención de la obligación de estar en posesión de autorización de transporte en los casos señalados en este artículo no exime a quienes realicen los transportes afectados del cumplimiento del resto de las exigencias contenidas en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo, en los términos en que les resulten de aplicación, ni de obtener los permisos, licencias o habilitaciones que, en su caso, procedan de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 104.

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

2. Serán de aplicación a las autorizaciones de transporte privado complementario idénticas reglas a las señaladas en los artículos 51 y 52, en relación, en este caso, con el cumplimiento de los requisitos señalados en el punto anterior y en el artículo 102.

Artículo 105.

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

organización administrativa que les afecten, sin perjuicio de su sometimiento a las normas de transporte que les sean aplicables.

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

CAPÍTULO V

El transporte internacional

Artículo 106.

La realización de servicios de transporte internacional que discurran parcialmente por territorio español utilizando vehículos que no se hayan matriculado en España se regirá por lo dispuesto en los convenios internacionales y las disposiciones aprobadas por las organizaciones internacionales de las que España forma parte que en cada caso resulten de aplicación.

Artículo 107.

La realización de transportes cuyo origen y destino se encuentren en territorio español utilizando vehículos que no estén matriculados en España únicamente será posible en la medida en que se cumpla lo dispuesto acerca de los transportes de cabotaje en la reglamentación de la Unión Europea sobre acceso al mercado de transporte internacional de mercancías y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, o bien se encuentre expresamente prevista en un convenio internacional suscrito por España.

Artículo 108.

Las empresas establecidas en España únicamente podrán optar a la obtención de títulos habilitantes para realizar transporte internacional cuyo otorgamiento corresponda al Estado español, incluida la licencia comunitaria, cuando previamente sean titulares de la autorización de transporte regulada en esta ley que corresponda en cada caso.

La realización de los tramos parciales de un transporte internacional que discurran dentro de territorio español utilizando vehículos matriculados en España deberá encontrarse amparada, en todo caso, por la autorización de transporte regulada en esta ley que corresponda, sin perjuicio de la preceptiva obtención del título que, en cada caso, habilite para la realización completa del transporte de que se trate.

Artículo 109.

(Suprimido)

CAPÍTULO VI

Los transportes turísticos

Artículo 110.

A efectos de esta ley, tendrán la consideración de transportes turísticos los que se realicen en el marco de la ejecución de un viaje combinado ofertado y contratado de conformidad con lo que se encuentre establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios en relación con esta clase de viajes.

Asimismo, tendrán la consideración de transporte turístico aquellos otros que, sin tener una duración superior a las 24 horas y sin incluir una pernoctación, se oferten a través de agencias de viajes, u otros intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo, y se presten conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como los de manutención, guía turístico o similar.

Artículo 111.

Cuando alguno de los desplazamientos contemplados en una oferta de viaje combinado implique la utilización de un servicio público de transporte regular de viajeros por carretera de uso general, dicha oferta no podrá modificar las condiciones de prestación del transporte señaladas en el contrato de gestión de servicio público a cuyo amparo se realice.

En relación con los demás supuestos, podrá establecerse reglamentariamente un régimen especial que armonice las reglas generales de aplicación al transporte discrecional con las especiales características que presenta la prestación del conjunto de servicios que integran un viaje combinado.

Artículo 112.

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

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

CAPÍTULO VII

Los transporte urbanos

Artículo 113.

(Anulado)

Artículo 114.

(Anulado)

Artículo 115.

(Anulado)

Artículo 116.

(Anulado)

Artículo 117.

(Anulado)

Artículo 118.

(Anulado)

TÍTULO IV

Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

CAPÍTULO I

Actividades de mediación

Artículo 119.

1. Quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera, ya sea en concepto de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador logístico o cualquier otro, deberán obtener una autorización de operador de transporte.

No obstante, no estarán obligados a obtener dicha autorización para intermediar en la contratación de transporte de mercancías:

a) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que hubiesen acreditado para su obtención requisitos que, considerados en conjunto conforme a lo que reglamentariamente se determine, resulten iguales o superiores a los exigidos para la obtención de la autorización de operador de transporte.

b) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que se limiten a utilizar la colaboración de otros transportistas para atender demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, en los términos que reglamentariamente se determinen.

c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, en tanto que su intermediación se limite a la comercialización de los transportes prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías.

2. El otorgamiento de la autorización de operador de transporte estará condicionada a que se acredite el cumplimiento de análogos requisitos a los exigidos para la de transporte público de mercancías, con las adaptaciones que reglamentariamente se determinen en atención a la naturaleza de la actividad a que esté referida.

Asimismo serán de aplicación a esta autorización similares reglas a las establecidas en relación con la vigencia y visado de las autorizaciones de transporte público de mercancías.

3. La autorización de operador de transporte habilitará a sus titulares para intermediar en la contratación de transportes tanto interiores como internacionales.

Los titulares de la autorización de operador de transporte deberán contratar en nombre propio tanto con el demandante del servicio como con el transportista que vaya a realizarlo.

Las condiciones señaladas en este punto serán de aplicación también a la intermediación que, en su caso, lleven a cabo los titulares de autorizaciones de transporte y las cooperativas y sociedades de comercialización a que hace referencia el punto 1.

Artículo 120.

A los efectos de esta ley, se considera agencias de transporte a las empresas especializadas en intermediar en la contratación de transportes de mercancías, como organización auxiliar interpuesta entre los usuarios y los transportistas.

En el ejercicio de su actividad las agencias podrán desarrollar todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas y servicios necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes.

Artículo 121.

A los efectos de esta ley, se considera transitarios a las empresas especializadas en organizar, por cuenta ajena, transportes internacionales de mercancías, recibiendo mercancías como consignatarios o entregándolas a quienes hayan de transportarlas y, en su caso, realizando las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a esa clase de transportes o intermediando en su contratación.

Artículo 122.

A los efectos de esta ley, se considera operadores logísticos a las empresas especializadas en organizar, gestionar y controlar, por cuenta ajena, las operaciones de aprovisionamiento, transporte, almacenaje o distribución de mercancías que precisan sus clientes en el desarrollo de su actividad empresarial.

En el ejercicio de su función, el operador logístico podrá utilizar infraestructuras, tecnología y medios propios o ajenos.

Artículo 123.

A los efectos de esta ley, se considera almacenistas-distribuidores a las empresas especializadas en actuar como depositarias de mercancías ajenas que, además, se encarguen de distribuirlas o de gestionar su distribución, conforme a las instrucciones recibidas del depositante.

En el ejercicio de su función, el almacenista-distribuidor podrá desarrollar otras tareas tales como consolidación o ruptura de cargas, gestión de existencias u otras que resulten preparatorias o complementarias del transporte y distribución de las mercancías almacenadas.

CAPÍTULO II

Centros de información y distribución de cargas

Artículo 124.

(Sin contenido)

CAPÍTULO III

Almacenistas-distribuidores

Artículo 125.

(Suprimido)

CAPÍTULO IV

Transitarios

Artículo 126.

(Suprimido)

CAPÍTULO V

Estaciones de transporte por carretera

Artículo 127.

1. Las estaciones de transporte de viajeros tienen por objeto concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público, prestando o facilitando el desarrollo de servicios preparatorios y complementarios del transporte a usuarios y transportistas.

2. Los centros de transporte y logística de mercancías acogen en su recinto un conjunto de servicios e instalaciones destinadas a facilitar el desarrollo de actividades de transporte, logística y distribución de mercancías, integrándolo con el de otras preparatorias o complementarias de aquéllas.

3. Las estaciones de transporte de viajeros y los centros de transporte y logística de mercancías sólo alcanzarán dicha consideración cuando sean gestionados por una única

persona o entidad, pública o privada, y reúnan las condiciones y requisitos establecidos reglamentariamente.

En ningún caso se atribuirá la consideración de estación o centro a terrenos o instalaciones destinados únicamente a garaje o estacionamiento de vehículos. Tampoco tendrán esta consideración los terrenos en que se ubiquen diversas empresas transportistas o de actividades auxiliares y complementarias del transporte o que realicen actividades anexas a las de éstas, por el solo hecho de su proximidad, si las instalaciones, equipamientos y servicios comunes no son objeto de una gestión unificada bajo la dirección de una única entidad.

Artículo 128.

El establecimiento de estaciones y centros de transporte estará sujeto al cumplimiento de las condiciones que, por razones de índole urbanística, fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, vengan impuestas, al efecto, por la legislación reguladora de tales materias.

Artículo 129.

(Sin contenido)

Artículo 130.

(Sin contenido)

Artículo 131.

(Sin contenido)

Artículo 132.

(Sin contenido)

CAPÍTULO VI

Arrendamiento de vehículos

Artículo 133.

1. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas por la legislación reguladora de tales materias.

2. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.

Artículo 134.

(Suprimido)

Artículo 135.

(Sin contenido)

Artículo 136.

(Sin contenido)

Artículo 137.

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

2. Reglamentariamente podrán establecerse condiciones relacionadas con la documentación acreditativa del arrendamiento de vehículos sin conductor, a efectos de garantizar la existencia del contrato, su plazo de duración y otras circunstancias que determinen la legitimidad del uso del vehículo por el arrendatario.

TÍTULO V

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

CAPÍTULO I

Régimen sancionador

Artículo 138.

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

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

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

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

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

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

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

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

4. No obstante lo dispuesto en los puntos 1 y 2 de este artículo, las personas a que se hace referencia en ellos no responderán de las infracciones cometidas en relación con los tiempos de conducción y descanso de los conductores o con la manipulación, falseamiento, o uso indebido del tacógrafo, cuando acrediten que los hechos que las determinaron constituían una falta muy grave de indisciplina o desobediencia cometida por uno de sus conductores que dio lugar a que éste fuera objeto de una de las sanciones que las disposiciones legales o el convenio colectivo aplicable aparejan a esta clase de faltas, siempre que dicha sanción haya sido declarada procedente mediante sentencia firme o no haya sido objeto de reclamación judicial por parte del trabajador en el plazo previsto para ello.

No se tendrá en cuenta esta exención cuando la sanción disciplinaria al conductor implicado no fuera más allá de la postergación o inhabilitación para ascensos en la empresa.

Artículo 139.

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

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

Artículo 140.

Se reputarán infracciones muy graves:

1. La realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación de conformidad con lo dispuesto en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Cuando la realización del transporte de que se trate requiriese disponer de más de un título habilitante, resultará constitutiva de esta infracción la carencia de cualquiera de ellos, aunque se disponga de los demás.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

2. La contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte sin ser previamente titular de autorización de transporte o de operador de transporte.

En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes, aún siendo integrantes de una persona jurídica titular de una autorización de transporte o de operador de transporte, contraten o facturen en nombre propio la prestación de servicios de transporte a terceros o a la propia persona jurídica de la que formen parte sin ser ellos mismos, a su vez, titulares de tal autorización.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

3. El arrendamiento de un vehículo cuando vaya acompañado por la prestación de servicios de conducción o cualquier otra forma de cesión del uso de un vehículo cuyo titular preste servicios de conducción al cesionario.

Incurrirán en esta infracción tanto el arrendador o cedente como el arrendatario o cesionario.

No se producirá esta infracción cuando el arrendador o cedente sea titular de la autorización de transporte que en cada caso corresponda.

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

5. La organización o establecimiento de un transporte regular de viajeros de uso general sin haber sido contratado por la Administración competente para gestionar un servicio público de esas características, con independencia de que los medios utilizados sean propios o ajenos.

6. La venta individualizada de las plazas de un transporte de viajeros, así como la prestación o venta de servicios integrados en una serie de expediciones que atiendan, de

forma reiterada, tráficos preestablecidos, cuando no se posea otra habilitación que la autorización de transporte regulada en el artículo 42.

En esta misma infracción incurrirán quienes presten servicios turísticos incumpliendo las condiciones legalmente señaladas para ello.

7. La falsificación de alguno de los títulos que habiliten para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos.

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

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

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

10. La manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones.

En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá, en todo caso, al transportista que tenga instalado en su vehículo el aparato o instrumento manipulado y, asimismo, a aquellas personas que lo hubiesen manipulado o colaborado en su instalación o comercialización.

11. El falseamiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4.

12. La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo.

En todo caso, incurrirá en esta infracción toda empresa cuyos propietarios, empleados, auxiliares o dependientes nieguen o dificulten el acceso al personal de los servicios de inspección a los locales o vehículos en que obligatoriamente deba encontrarse depositada la documentación de la empresa o a dicha documentación.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores, se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que no se aporte la documentación solicitada o se aporte de tal forma que imposibilite su control.

13. La realización de transporte interior en España con vehículos matriculados en el extranjero incumpliendo las condiciones que definen las operaciones de cabotaje de conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera o por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, aunque quien los realice sea titular de licencia comunitaria.

14. La interrupción de los servicios señalados en el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, sin que medie consentimiento de la Administración ni otra causa que lo justifique, durante el plazo que reglamentariamente se determine.

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

15.1 No informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o no adoptar las medidas de seguridad y protección que correspondan en tales supuestos, excepto en aquellos casos en que ello hubiera resultado imposible.

15.2 Utilizar cisternas que presenten fugas.

15.3 Carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente, donde se acredite que responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, así como llevar dicho certificado caducado o llevar uno distinto al exigido para la mercancía transportada.

15.4 Transportar mercancías a granel cuando ello no esté autorizado por la regulación específica aplicable.

15.5 Utilizar vehículos, depósitos o contenedores que carezcan de paneles, placas o etiquetas de peligro o, en su caso, de cualquier otra señalización o marca exigible, así como llevarlos ilegibles.

15.6 Transportar mercancías por carretera cuando no esté permitido hacerlo.

15.7 Utilizar vehículos o depósitos distintos a los prescritos en las normas que regulen el transporte de las mercancías de que se trate.

En todo caso será constitutiva de esta infracción la utilización de cisternas, vehículos batería o contenedores de gas de elementos múltiples cuyo uso no esté permitido para el transporte de la mercancía peligrosa de que se trate.

15.8 No llevar a bordo del vehículo una carta de porte que cubra todas las mercancías transportadas, o llevarla sin consignar cuáles sean éstas.

15.9 Transportar mercancías careciendo del permiso, autorización especial o autorización previa que, en su caso, sea necesario o incumpliendo las condiciones señaladas en ellos.

15.10 Incumplir la prohibición de fumar específicamente señalada en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.

15.11 No identificar el transporte de mercancías peligrosas en el exterior del vehículo.

15.12 Utilizar fuego o luces no protegidas, así como aparatos de alumbrado portátiles, con superficies capaces de producir chispas.

15.13 Consignar de forma inadecuada en la carta de porte la mercancía transportada.

15.14 Incumplir las normas sobre el grado de llenado o sobre la limitación de las cantidades a transportar por unidad de transporte.

15.15 Utilizar vehículos, depósitos o contenedores con paneles, placas, etiquetas de peligro o cualquier otra señalización o marca exigible no adecuados a la mercancía transportada.

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

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

15.18 Utilizar envases o embalajes no autorizados por las normas que resulten de aplicación para el transporte de la mercancía de que se trate.

Se considerará incluido en esta infracción el uso de envases o embalajes no homologados o que se encuentren gravemente deteriorados o presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.

15.19 Transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas cuando las empresas involucradas en tales operaciones no tengan el preceptivo consejero de seguridad o tengan uno que no se encuentre habilitado para actuar como tal en relación con la materia o actividad de que se trate.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

a) Al transportista, por la infracción tipificada en el apartado 15.1.

b) Al transportista y al cargador, por las infracciones tipificadas en los apartados 15.2, 15.3, 15.4 y 15.5.

c) Al transportista y al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 15.6, 15.7, 15.8, 15.9, 15.10 y 15.11.

d) Al transportista, al cargador y al descargador, por la infracción tipificada en el apartado 15.12.

e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 15.13, 15.14, 15.15, 15.16, 15.17 y 15.18.

f) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad, por la infracción tipificada en el apartado 15.19.

A los efectos previstos en este punto y en los artículos 141.5 y 142.7, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa y figura como tal en la carta de porte, con independencia de que sea ella misma o un tercero el destinatario de las mercancías así expedidas. Se considerará cargador o descargador la persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

16. La realización de actividades de transporte público o la intermediación en su contratación, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos para la obtención y mantenimiento de la autorización que, en su caso, resulte preceptiva, excepto en aquellos supuestos en que el requisito incumplido sea el señalado en el apartado f) del artículo 43.1.

En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes no comuniquen al Registro de Empresas y Actividades de Transporte el cambio de su domicilio o de la ubicación de sus centros de explotación o de los locales de que deban disponer a efectos del cumplimiento del requisito de establecimiento.

17. La contratación de servicios de transporte por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte con transportistas u operadores de transporte no autorizados.

En todo caso, incurrirá en esta infracción la persona jurídica profesionalmente dedicada al transporte que contrate a alguna de las personas que la integran para que realice un servicio de transporte, o abone las facturas que éstas le expidan por tal concepto, cuando dichas personas no sean, a su vez, titulares de una autorización de transporte o de operador de transporte.

18. La realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor.

19. El incumplimiento de la obligación de suscribir el seguro exigido en el artículo 21.1 o tenerlo suscrito con una cobertura insuficiente.

20. La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

En esta misma infracción incurrirán quienes llevando instalado el tacógrafo no lo utilicen o lleven instalado un tacógrafo no homologado.

21. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

Se considerará incluida en esta infracción la conservación de registros sin cumplir la estructura de campo o la extensión del fichero reglamentariamente establecidas.

22. No llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, o hacerlo de forma incorrecta, así como utilizar una tarjeta de otro conductor, una hoja de registro con nombre o apellido diferentes a los del conductor o llevar insertada una tarjeta que no debería utilizarse por haberse expedido un duplicado posterior.

Se considerará, asimismo, constitutiva de esta infracción la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción muy grave.

23. El exceso igual o superior al 25 por ciento sobre la masa máxima total o igual o superior al 50 por ciento sobre la masa máxima por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

Dichos porcentajes se reducirán al 20 y al 40 por ciento, respectivamente, cuando la masa máxima que tenga autorizada el vehículo sea superior a 12 toneladas.

Cuando el vehículo se encuentre amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa superior a la que, de otro modo, le correspondería, los señalados porcentajes deberán referirse a la masa máxima señalada en dicha autorización especial.

Cuando se exceda la masa máxima total del vehículo, la responsabilidad por la infracción corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario que hubiesen intervenido en el transporte o su contratación, salvo que alguno de ellos pruebe que no le resulta imputable.

Cuando se exceda la masa máxima por eje, la responsabilidad corresponderá a quien hubiera realizado la estiba de la mercancía a bordo del vehículo o bajo cuyas instrucciones se hubiera realizado ésta.

En los transportes de paquetería y mudanzas no se exigirá responsabilidad al cargador ni al expedidor por el exceso sobre la masa autorizada, salvo que se pruebe que su actuación resultó determinante de aquél.

24. La utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados.

25. La utilización de una misma hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso por un período de tiempo superior al que corresponda, cuando haya dado lugar a una superposición de registros que impida su lectura.

26. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo.

27. La prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

27.1 La falta de explotación del servicio por el propio contratista de la Administración, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

27.2 El incumplimiento de los tráficos o del número mínimo de expediciones establecidos en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 14 de este artículo.

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

Asimismo, se incurrirá en esta infracción si se impide a ciertas categorías de usuarios, o a quienes pretendan acceder al servicio en determinadas localidades o zonas geográficas, adquirir o reservar billetes por cualquiera de los procedimientos utilizados por la empresa con carácter general, o reciben un trato discriminatorio respecto al resto de los usuarios en relación con dicha adquisición o reserva.

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

27.5 El incumplimiento del régimen tarifario previsto en el contrato de gestión del servicio público de que se trate.

27.6 El incumplimiento de las condiciones de accesibilidad a los vehículos establecidas con carácter general para todos los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general o especialmente señalados en el pliego de condiciones o el contrato del servicio de que se trate.

Asimismo, incurrirá en esta infracción la empresa contratista del servicio cuyo personal impida o dificulte su utilización a personas con discapacidad, incluso si no existe obligación de que los vehículos se encuentren adaptados para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

28. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

29. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, que conozca el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, encargada del cuidado de los menores, cuando ello resulte obligatorio.

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

31. La contratación de servicios de transporte terrestre de mercancías por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte incumpliendo la obligación de hacerlo en nombre propio, así como la contratación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general en concepto de porteador por quien no se encuentre habilitado para ello.

32. La realización de transportes de mercancías o discrecionales de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 54.

En idéntica infracción incurrirán las empresas o personas que actúen como colaboradores incumpliendo las obligaciones que les afecten.

33. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 10 de este artículo.

34. La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos.

35. La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando.

En la misma infracción se incurrirá cuando no se lleve a bordo del vehículo la tarjeta del conductor, aunque se esté utilizando un tacógrafo analógico, cuando resulte necesaria para apreciar las condiciones de conducción durante el período anterior exigible.

36. El incumplimiento por un centro de alguna de las condiciones que le fueron exigidas para obtener la autorización habilitante para impartir cursos preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte.

37. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos:

37.1 El exceso igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria, así como la disminución de los descansos diarios por debajo de cuatro horas y media.

37.2 El exceso igual o superior al 25 por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

37.3 El exceso superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 37.1.

37.4 La conducción durante más de seis horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

37.5 La disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 37.1.

37.6 La disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro.

37.7 Tomar en un vehículo los periodos de descanso semanal normal o cualquier periodo de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de periodos de descanso semanal reducidos.

37.8 Cuando el conductor se encuentre fuera de su domicilio, tomar el descanso semanal normal o cualquier periodo de descanso semanal de más de 45 horas que se tome como compensación de periodos de descanso semanal reducidos previos en alojamientos que no sean apropiados y adaptados para ambos sexos que no dispongan de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas.

37.9 La no organización del trabajo por parte de la empresa de transporte, de tal manera que el conductor no pueda regresar al centro operativo del empleador o a su lugar de residencia cada cuatro semanas consecutivas, siempre que no resulte de aplicación lo dispuesto en el apartado siguiente.

37.10 La no organización, por parte de la empresa de transporte, del trabajo del conductor, de tal manera que éste pueda regresar antes de finalizar la tercera semana al

centro operativo del empleador o a su lugar de residencia, después de haber tomado dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos, en el marco de un transporte internacional de mercancías, antes del inicio del período de descanso semanal normal de más de 45 horas que tome como compensación.

37.11 No realizar el conductor la compensación de los dos descansos semanales reducidos consecutivos, en el marco de un transporte internacional de mercancías, precediendo al siguiente período de descanso semanal normal y unido a este.

38. El transporte de objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros al amparo de una autorización de transporte público de viajeros, incumpliendo las condiciones que resulten exigibles de conformidad con las normas internas o internacionales que resulten de aplicación.

39. La realización de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

39.1 Inicio de un servicio en un ámbito territorial distinto de aquél en que resulte obligatorio hacerlo o el incumplimiento de las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan, en los supuestos en que este régimen resulte de aplicación.

39.2 Inicio de un servicio sin que el titular de la autorización haya comunicado, por vía electrónica, los datos relativos a éste exigidos por la legislación vigente al registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de la Dirección General de Transporte Terrestre.

39.3 La circulación para búsqueda, recogida o propiciar la captación de clientes que no hayan contratado ni solicitado previamente el servicio en el tiempo previsto para la pre-contratación del servicio.

39.4 El incumplimiento de las condiciones legal o reglamentariamente establecidas en relación con el itinerario del servicio, los horarios y calendarios de prestación del servicio y las características técnicas o la adecuada señalización del vehículo.

39.5 Inicio de un servicio y la recogida de clientes por parte del titular de la autorización sin que los clientes hayan efectuado la pre-contratación del servicio. A estos efectos se entenderá pre-contratación como el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo entre la contratación o la designación del vehículo y la prestación del servicio.

39.6 La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados o la circulación, sin llevar a bordo del vehículo la documentación exigible y la hoja de ruta del servicio, o el incumplimiento de la puesta a disposición de la hoja de ruta a los servicios de inspección del transporte terrestre de conformidad con la normativa vigente.

40. El incumplimiento del límite máximo legal de pago no dispositivo previsto en el artículo 4 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, en el pago del precio del transporte en los contratos de transporte de mercancías por carretera, cuando el obligado al pago no sea un consumidor y el precio del transporte sea superior a 3.000 euros.

41. La realización de las operaciones de carga o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en esta ley. Se presume que la responsabilidad por dicha infracción corresponde tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo, como al cargador, expedidor, intermediario y destinatario que hubieran intervenido en el transporte.

42. En los contratos referidos a un único envío, el pago al transportista efectivo de un precio inferior al total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, siempre que exista una asimetría entre las partes en el contrato de transporte.

Se considerará, en todo caso, que existe la indicada asimetría cuando el cargador contractual sea titular de una autorización de operador de transporte y no lo sea el transportista efectivo, en el supuesto en que el cargador contractual no tenga la condición de Pyme y la tenga el transportista efectivo o cuando el cargador contractual no tenga la

condición de pequeña empresa o microempresa y el transportista efectivo sea una microempresa.

El responsable de esta infracción será el cargador contractual, pero el transportista efectivo deberá probar que el precio pagado es inferior a sus costes efectivos individuales de prestación del servicio.

Artículo 141.

Se reputarán infracciones graves:

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

2. El exceso igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento sobre la masa máxima total o igual o superior al 30 e inferior al 50 por ciento sobre la masa máxima por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

Dichos porcentajes se reducirán, respectivamente, al 10 y el 20 por ciento sobre la masa máxima total y al 25 y el 40 por ciento sobre la masa máxima por eje, cuando la masa máxima que tenga autorizada el vehículo sea superior a 12 toneladas.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.23.

3. No pasar la revisión periódica de algún instrumento o medio de control que exista la obligación de llevar instalado en el vehículo, en los plazos y forma establecidos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.34.

4. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el punto 12 del artículo 140, implicarían que se reputase infracción muy grave.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que se aporte la documentación solicitada en tiempo y forma distinta a la requerida.

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

5.1 No llevar a bordo las instrucciones escritas que resulten exigibles.

5.2 Incumplir lo dispuesto en las normas de aplicación o en las correspondientes instrucciones escritas acerca del equipamiento del vehículo o de los miembros de la tripulación.

5.3 Carecer de los extintores que resulten obligatorios en función del vehículo o la carga transportada, o disponer de unos cuya correcta utilización no esté garantizada.

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

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

5.6 Utilizar bultos o cisternas en el transporte que no estén correctamente cerrados, incluso cuando estas últimas se encuentren vacías si no han sido previamente limpiadas.

5.7 Transportar bultos de mercancía en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado.

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

5.9 Incumplir las disposiciones sobre fechas de ensayo, inspección y plazos de utilización de envases y embalajes o recipientes.

5.10 Transportar mercancías peligrosas en envases o embalajes deteriorados, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 18 del artículo 140.15.

5.11 No consignar en la carta de porte alguno de los datos que deben figurar en ella o hacerlo inadecuadamente, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 8 y 13 del artículo 140.15.

5.12 Etiquetar o marcar inadecuadamente los bultos.

5.13 Incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna durante las maniobras de carga o descarga, cuando resulte exigible.

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

5.15 Incumplir los consejeros de seguridad las obligaciones que les atribuye su normativa específica.

5.16 Incumplir la obligación de remitir a las autoridades competentes el informe anual y los partes de accidentes.

5.17 Incumplir la obligación de conservar los informes anuales durante el plazo legalmente establecido.

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

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

a) Al transportista por las infracciones tipificadas en los apartados 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 y 5.5.

b) Al transportista y al cargador por las infracciones tipificadas en los apartados 5.6 y 5.7.

c) Al transportista y al cargador o descargador, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 5.8.

d) Al cargador por las infracciones tipificadas en los apartados 5.9 y 5.10.

e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 5.11 y 5.12.

f) Al cargador o descargador por las infracciones tipificadas en los apartados 5.13 y 5.14.

g) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por la infracción tipificada en los apartados 5.15, 5.16 y 5.17.

h) A la empresa de quien dependan los trabajadores por la infracción tipificada en el apartado 5.18.

6. La utilización de títulos habilitantes en condiciones distintas a las establecidas con carácter general o señaladas específicamente en el propio título, salvo que el incumplimiento de dichas condiciones ya estuviera tipificado de forma expresa en esta ley.

7. La oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos o para intermediar en su contratación, tanto si se realiza de forma individual a un único destinatario o se hace pública para conocimiento general a través de cualquier medio.

8. **(Sin contenido).**

9. La realización de transportes públicos o privados utilizando para la conducción del vehículo los servicios de una persona que requiera el certificado de conductor de tercer país, careciendo de éste o incumpliendo alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición.

10. La prestación de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general incumpliendo alguna de las condiciones u obligaciones impuestas al contratista en el correspondiente contrato de gestión, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 14 ó 27 del artículo 140.

Asimismo, incurrirá en esta infracción el contratista del servicio que incumpla la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

11. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.

12. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción grave.

13. La carencia no significativa de hojas de registro, de documentos de impresión o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.

14. La realización de transportes privados careciendo de la autorización, certificación o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre.

No se apreciará la infracción prevista en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

15. La venta de billetes para servicios no autorizados de transporte de viajeros, salvo que deba reputarse infracción muy grave, de conformidad con los puntos 5 ó 6 del artículo 140.

Asimismo, incurrirán en esta infracción los titulares de industrias o servicios que, aún siendo ajenos al transporte, permitan que tales billetes se vendan en los locales o establecimientos en que desarrollan su actividad.

16. La realización de transportes públicos interurbanos de viajeros en vehículos de turismo cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

16.1 Haberse iniciado el servicio en un término municipal no autorizado.

16.2 Incumplimiento del régimen tarifario que resulte de aplicación.

17. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria.

Incurrirán en esta infracción aquellas empresas que no velen debidamente porque los conductores dispongan en formato papel o electrónico de la documentación que resulte obligatoria en los controles en carretera.

Asimismo, serán constitutivas de dicha infracción la ocultación o falta de conservación de dicha documentación, así como su falta de comunicación a la Administración o la demora injustificada en dicha comunicación, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente.

En idéntica infracción incurrirán aquellas empresas que carezcan del documento o sistema informático en que preceptivamente hayan de formularse las reclamaciones de los usuarios, que nieguen u obstaculicen su uso o que oculten su contenido o retrasen injustificadamente su comunicación a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre que en cada caso resulten competentes.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos comprobados deban reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 12, 21, 22 o 35 del artículo 140 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 9 o 10 de este artículo.

18. **(Sin contenido).**

19. La desatención por el destinatario de un transporte de mercancías del requerimiento que le formule una Junta Arbitral del Transporte para que ponga a su disposición las mercancías que hubiese recibido, cuando corresponda que sean depositadas en ejecución de lo dispuesto en el artículo 38.3.

20. La impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

20.1 Que los profesores no reúnan las condiciones de titulación o formación específica exigidas para impartir la materia de que se trate.

20.2 Que el curso impartido no se ajuste al modelo previamente homologado.

20.3 Que el curso impartido no se ajuste a las características del que fue comunicado al órgano administrativo competente.

20.4 Que no se haya puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, que el profesor o la materia impartida no coinciden con los que hubiesen sido inicialmente comunicados.

20.5 Que no se haya puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, la falta de asistencia injustificada de un cincuenta por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso.

21. La realización de transportes de productos alimenticios o mercancías perecederas utilizando un vehículo que carezca del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.

La responsabilidad por la comisión de esta infracción corresponderá tanto al transportista como al expedidor.

22. La contratación de servicios de transporte por parte de cargadores o usuarios habituales con transportistas u operadores de transporte no autorizados, cuando no deba reputarse muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.17.

23. La prestación de servicios de transporte de viajeros con vehículos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.27.6.

24. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el punto 37 del artículo 140:

24.1 El exceso superior a sesenta horas en el tiempo máximo de conducción semanal o a cien en el bisemanal.

24.2 El exceso superior a una hora en los tiempos máximos de conducción diaria.

24.3 La conducción durante más de cinco horas, aunque sin rebasar las seis, sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

24.4 La disminución del descanso diario normal, reducido o fraccionado en más de una hora.

24.5 La disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos.

24.6 Cuando el conductor se encuentre fuera de su domicilio, no hacerse cargo el empresario de todos los gastos de alojamiento realizados fuera del vehículo en los descansos semanales normales y en los periodos de descanso de más 45 horas tomados como compensación.

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

26. El incumplimiento del límite máximo legal de pago no dispositivo previsto en el artículo 4 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, en el pago del precio del transporte en los contratos de transporte de mercancías por carretera, cuando el obligado al pago no sea un consumidor y el precio del transporte sea igual o inferior a 3.000 euros.

27. El no incorporar en el tacógrafo los símbolos de los países cuyas fronteras se cruzaron por el conductor durante el período de trabajo diario.

28. La no formalización de la carta de porte o del contrato de transporte continuado por escrito, en los supuestos en los que fuera obligatorio, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Se presume que el cargador contractual y el transportista efectivo son los responsables de esta infracción, salvo que prueben lo contrario.

29. La no inclusión del precio en la carta de porte u otros documentos contractuales en los supuestos en los que fuera obligatorio, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

Se presume que el cargador contractual y el transportista efectivo son los responsables de esta infracción, salvo que prueben lo contrario.

30. La no inclusión de las menciones obligatorias que debe contener la carta de porte, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 bis de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 141.29.

Se presume que el cargador contractual es el responsable del cumplimiento de esta infracción, salvo que pruebe lo contrario.

No obstante, el transportista efectivo será el responsable de la no inclusión de la mención obligatoria de la fecha prevista de entrega de las mercancías en destino, salvo que pruebe lo contrario.

Artículo 142.

Se reputarán infracciones leves:

1. La realización de transportes públicos o privados, así como la contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte, careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva, siempre que se acredite que en el momento de realizarlos o contratarlos, se cumplían todos los requisitos exigidos para su obtención y que ésta se ha solicitado dentro de los 15 días siguientes a la notificación del inicio del expediente sancionador.

2. El exceso superior al 5 e inferior al 15 por ciento sobre la masa máxima total o superior al 20 e inferior al 30 por ciento sobre la masa máxima por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

Dichos porcentajes se reducirán, respectivamente, al 2,5 y el 10 por ciento sobre la masa máxima total y al 15 y el 25 por ciento sobre la masa máxima por eje, cuando la masa máxima que tenga autorizada el vehículo sea superior a 12 toneladas.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.23.

3. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso manchadas o estropeadas cuando, no obstante, los datos registrados resulten legibles; la utilización de hojas durante un período mayor a aquél para el que esté previsto, cuando no haya supuesto la pérdida de datos, y la retirada no autorizada de tales hojas cuando ello no afecte a los datos registrados.

Se considerará asimismo incluida en esta infracción la falta o insuficiencia de papel en el que deben imprimirse las actividades de los conductores registradas por el tacógrafo digital, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.22.

4. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción leve.

5. La inexistencia de algún rótulo o aviso cuya exhibición para conocimiento público resulte obligatoria.

6. El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir los correspondientes títulos de transporte a los usuarios o de las normas establecidas para su despacho o devolución, o expedirlos incumpliendo cualquier otra condición exigible.

7. La realización de transporte de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

7.1 No llevar a bordo los documentos relativos al vehículo que resulten obligatorios, poseyéndolos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 140.15.

7.2 Utilizar paneles, placas, etiquetas, marcas, letras, figuras o símbolos cuyo tamaño no se ajuste al exigido.

7.3 No llevar a bordo del vehículo un documento de identificación con fotografía para cada miembro de la tripulación, cuando sea exigible.

7.4 No llevar correctamente sujetas las placas, paneles o etiquetas de peligro.

7.5 Utilizar documentos de transporte o acompañamiento en los que no se haya hecho constar toda la información obligatoria, cuando no deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 11 del artículo 141.5 y en los apartados 8 ó 13 del artículo 140.15.

7.6 No incluir en los informes anuales o en los partes de accidentes alguno de los datos exigibles por la normativa vigente.

7.7 No comunicar a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad.

7.8 No conservar los informes anuales durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

7.9 Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidente fuera de los plazos reglamentariamente establecidos.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

a) Al transportista por las infracciones tipificadas en los apartados 7.1, 7.2, 7.3 y 7.4.
b) Al cargador o expedidor, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 7.5.
c) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por las infracciones tipificadas en los apartados 7.6, 7.7, 7.8 y 7.9.

8. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 140.1 y 141.14.

Se considerará incluido asimismo en esta infracción el incumplimiento de la obligación de que dicha documentación se encuentre en lugar visible desde el exterior del vehículo, en los casos en los que así se exija expresamente en las disposiciones reguladoras de la modalidad de transporte de que se trate.

9. El arrendamiento de vehículos sin conductor incumpliendo las condiciones que reglamentariamente se determinen, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.3 ó 140.32.

10. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización sin atribuirle carácter esencial.

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

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

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

14. El incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

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

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

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

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

14.5 Realizar, sin causa justificada, cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.

14.6 Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.

14.7 Viajar careciendo de un título de transporte suficiente para amparar la utilización del servicio de que se trate.

14.8 Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.

15. La impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, sin haber puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, la falta de asistencia injustificada de un veinticinco por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso, salvo que deba reputarse infracción grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 141.20.

16. La realización de transporte de mercancías perecederas sin llevar en el vehículo las marcas de identificación e indicaciones reglamentarias o llevándolas en lugares distintos a los establecidos.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

17. Todo exceso en los tiempos máximos de conducción, así como la disminución de los períodos de descanso, salvo que deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 141.24 ó 140.37.

18. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro de Empresas y Actividades de Transportes o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.16.

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

Artículo 143.

1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o a la seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido, y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con multa de 100 a 200 euros las infracciones previstas en los puntos 13, 14, 15, 16, 17, 18 del artículo 142.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 142.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 142.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 30 y 26 del artículo 141 cuando el precio del transporte, para esta última infracción sea inferior a 1.000 euros.

e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 29 y 26 del artículo 141 cuando el precio del transporte, para esta última infracción esté comprendido entre 1.000 y 1.500 euros.

f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 27 y 28 del artículo 141 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 1.501 a 3.000 euros, la infracción prevista en el punto 26 del artículo 141.

g) Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37.3 a 37.9, 38, y 39 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 3.001 a 4.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140.

h) Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 37.10, 37.11 y 42 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 4.001 a 6.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140.

i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 37.1, 37.2 y 41 del artículo 140 y, cuando el precio del transporte sea superior a 6.000 euros, la infracción prevista en el punto 40 del artículo 140.

j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el apartado i) y con multa de 2.001 a 6.000 euros las infracciones del apartado g) reseñadas en el artículo 140.39, cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta Ley en los 12 meses anteriores, pudiendo ascender a 30.000 euros el importe de la multa cuando se trate de infracciones contenidas en el apartado 40 del artículo 140 y se considere que la conducta afecta significativamente a la capacidad y a la solvencia económica del acreedor o se haya superado en más de 120 días el plazo máximo legal de pago previsto en dicho precepto.

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.25 y 142.19, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f) y a), b) y c).

2. La imposición de las sanciones que, en su caso, correspondan será independiente de la posible obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

3. Cuando sea detectada la comisión de la infracción prevista en el punto 16 del artículo 140, la Administración actuante lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de que ésta proceda a su suspensión en los términos señalados en el artículo 52.

Cuando en la comisión de la infracción prevista en el punto 10 del artículo 140, hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización.

4. Deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, en los siguientes supuestos:

a) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 1, 10, 11, 12, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18, 23, 39.1, 39.2 o 39.3 del artículo 140 o en el punto 2 del artículo 141.

En los supuestos previstos en los puntos 39.1, 39.2 y 39.3 del artículo 140, procederá la inmovilización del vehículo hasta que se produzca el pago de la correspondiente sanción pecuniaria.

b) Cuando se detecte durante su comisión en carretera el incumplimiento de los tiempos de conducción diaria o de los períodos obligatorios de pausa o descanso diario, salvo que la infracción deba reputarse leve y la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kilómetros.

c) Cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurran circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad, aún cuando no concurra ninguno de los supuestos señalados anteriormente.

A los efectos previstos en este punto, los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte actuantes habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

Cuando la inmovilización del vehículo pueda entrañar un peligro para la seguridad, el transportista vendrá obligado a trasladar el vehículo hasta el lugar que designe la autoridad actuante. En caso de no hacerlo, tal medida podrá ser adoptada por aquélla. Los gastos que pudieran originar las operaciones anteriormente señaladas serán, en todo caso, por cuenta del transportista, quien deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo.

La autoridad actuante únicamente podrá optar por no inmovilizar el vehículo en los supuestos anteriormente indicados, cuando concurran circunstancias bajo las que esa medida entrañaría un mayor peligro para la seguridad, las cuales deberán quedar documentadas expresamente en su denuncia.

5. La comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18, 16, 17, 18, 20, 23, 37.1 y 37.2 del artículo 140, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate.

En todo caso, se entenderá desproporcionada la pérdida de la honorabilidad cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores a aquél en que cometió la que ahora se sanciona.

A efectos de lo dispuesto en este punto, la Administración actuante deberá sustanciar un expediente sancionador al gestor de transporte, con propuesta de la pérdida de honorabilidad, independiente aunque simultáneamente a la tramitación del que se sustancie a la empresa por la comisión de la infracción de que se trate. En su caso, no procederá

acordar la pérdida de honorabilidad del gestor, cuando éste pruebe que los hechos constitutivos de la infracción no le resultaban imputables por razón de su cargo.

Cuando la infracción se hubiese cometido careciendo de autorización, la pérdida de honorabilidad afectará a la persona física que, en nombre propio o en representación de una persona jurídica, hubiese formalizado el contrato o emitido la factura de que se trate.

Cuando la resolución sancionadora conlleve la pérdida de la honorabilidad del gestor de transporte, el órgano que la adopte lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de que ésta proceda a su suspensión, en los términos señalados en el artículo 52.

6. La imposición de tres sanciones en el periodo de dos años, mediante resolución firme en vía administrativa, por la comisión de las infracciones tipificadas en el artículo 140.39, contado desde la imposición de la primera de ellas, en servicios realizados al amparo de una misma autorización de arrendamiento de vehículos con conductor, podrá dar lugar a la revocación de ésta.

Artículo 144. *Publicidad de las resoluciones sancionadoras en materia de morosidad en los contratos de transporte de mercancías por carretera.*

1. La Administración pública competente para la imposición de las sanciones publicará de forma periódica las resoluciones sancionadoras impuestas por infracciones previstas en el apartado 40 del artículo 140 que hayan adquirido firmeza en vía administrativa o, en caso de haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo, en vía judicial. En el caso de las sanciones que imponga la Administración General del Estado, esta publicidad se dará por medio de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Cuando la información a que se refiere el apartado anterior contenga datos personales, su publicación se ajustará a lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Artículo 145.

Las infracciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán, de conformidad con las condiciones establecidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el plazo de un año.

Las sanciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán en los plazos y condiciones establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 146.

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en el presente capítulo corresponderá a los órganos que legal o reglamentariamente la tengan atribuida.

2. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en esta ley se ajustará a las normas específicas que en ella se establecen y a las que reglamentariamente se señalen. En lo no previsto en dichas normas se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este capítulo, la tramitación de todo procedimiento sancionador por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley deberá incluir expresamente la consulta al Registro de Empresas y Actividades de Transporte que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.

El plazo máximo en que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha del acuerdo de incoación del procedimiento.

El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en esta ley se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia.

Las notificaciones se efectuarán, conforme proceda, en la dirección electrónica o postal del interesado que figure en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

No obstante, las denuncias formuladas por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, entregadas en el acto al denunciado, constituirán la iniciación del procedimiento sancionador y la notificación de la denuncia, siempre que aquél pague voluntariamente la sanción en ese mismo momento, teniendo este pago las mismas consecuencias que las establecidas en el procedimiento ordinario. El referido pago deberá efectuarse en metálico en euros o utilizando una tarjeta de crédito.

Los órganos de las distintas Administraciones públicas competentes para sancionar las infracciones previstas en esta ley, comunicarán al Registro de Empresas y Actividades de Transporte las sanciones que impongan, con objeto de que se realice la pertinente anotación, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la resolución sancionadora que ponga fin a la vía administrativa.

3. Las sanciones pecuniarias podrán hacerse efectivas conforme a lo que reglamentariamente se establezca.

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la conformidad con los hechos denunciados y la renuncia a formular alegaciones por parte del interesado y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa. Aunque el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria.

4. Con independencia de lo establecido en el punto 2, en la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español serán de aplicación las reglas que a continuación se establecen, junto con las que, en su caso, se señalen reglamentariamente de forma expresa:

a) El vehículo utilizado en la realización del transporte objeto de la denuncia quedará inmovilizado hasta que la empresa denunciada no pague la sanción señalada o bien deposite su importe o garantice su pago.

El depósito que, en su caso, realice el denunciado deberá constituirse en metálico en euros o utilizando una tarjeta de crédito.

Cuando el denunciado no haga efectivo el depósito del importe de la sanción en el momento de la denuncia, se le permitirá, no obstante, que señale una persona o entidad que constituya caución suficiente del pago del importe total de la sanción propuesta en la denuncia, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

b) Si el intento de realizar cualquier notificación al denunciado en el curso del expediente sancionador resultase fallido, aquélla se remitirá al departamento ministerial competente en materia de transportes del país en que resida para que le dé traslado, considerándose así realizada definitivamente la notificación.

c) Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en período voluntario, se podrá proceder, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, a su venta en pública subasta, en la forma que reglamentariamente se establezca, quedando el dinero obtenido afecto al pago del importe de la sanción, de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, así como de los gastos que pudieran haberse producido como consecuencia de la responsabilidad del transportista por la custodia del vehículo, su carga y pertenencias. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona denunciada.

5. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará

a lo establecido en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en el Reglamento General de Recaudación.

El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en la presente ley, impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte interior o internacional por carretera o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, así como para la realización del visado, la transmisión o la modificación de cualquiera de aquellos de que ya fuera titular el infractor.

Asimismo, la realización de dicho pago de sanciones será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

CAPÍTULO II

Instrumentos de control

Artículo 147.

1. Durante la realización de los servicios y actividades reguladas en esta ley deberán llevarse a bordo del vehículo, debidamente cumplimentados, los documentos de control administrativo que, en su caso, reglamentariamente se determinen. En los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

Los vehículos en que los referidos servicios se realicen deberán, por su parte, encontrarse señalizados mediante los rótulos y distintivos que, para la exacta identificación de las características del servicio o del título habilitante a cuyo amparo se prestan, sean exigidos reglamentariamente.

2. Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en esta ley deberán cumplimentar y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca a los efectos previstos en el artículo 33.3, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se determine reglamentariamente.

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

Artículo 148.

Los vehículos destinados a la realización de transporte por carretera deberán tener instalado y llevar en funcionamiento durante su prestación el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, el limitador de velocidad, así como otros mecanismos o instrumentos de control en los casos en que así se exija reglamentariamente o resulte obligatorio de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa directamente aplicable en la Unión Europea.

Artículo 149.

Cuando la Administración haya de hacerse cargo de la custodia de un vehículo inmovilizado por alguna de las causas previstas en esta ley, advertirá expresamente a su titular, a través de la correspondiente notificación, de que si transcurren más de dos meses sin que haya formulado alegación alguna, se podrá acordar su traslado a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación.

TÍTULO VI

El transporte ferroviario

CAPÍTULO I

Conceptos y clases

Artículos 150 y 151.

(Derogados)

CAPÍTULO II

Los ferrocarriles de transporte público

Artículos 152 a 165.

(Derogados)

CAPÍTULO III

Los ferrocarriles de transporte privado

Artículos 166 a 188.

(Derogados)

Disposición adicional primera.

1. En el plazo de un año a partir de la publicación de la presente Ley se procederá por el Gobierno a la creación de la «Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera» (ENATCAR), la cual revestirá la forma de Sociedad Estatal de las previstas en el apartado b) del punto 1 del artículo 6.º de la Ley General Presupuestaria.

2. El Estatuto de ENATCAR será aprobado por el Gobierno, y su dependencia orgánica y control se producirá en relación con el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a través de la Dirección General de Transportes Terrestres.

3. ENATCAR asumirá desde su constitución la titularidad de la totalidad de las concesiones y autorizaciones de servicios regulares permanentes de uso general o especial o temporales de transporte por carretera, de las que en ese momento sean titulares la «Red Nacional de Ferrocarriles Españoles» (RENFE) y los «Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha» (FEVE), así como la totalidad de los medios materiales propiedad de dichas Compañías ferroviarias con los que dichos servicios se vinieran prestando, salvo aquellos que sean transferidos a las empresas que hubieran venido colaborando en su prestación, de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria tercera.

Asimismo, ENATCAR se subrogará en todos los contratos de transporte suscritos por RENFE o FEVE, que hubieran de realizarse a través de los servicios de transporte a los que se refiere el párrafo anterior.

ENATCAR asumirá igualmente la titularidad de las participaciones que tuvieran RENFE o FEVE en otras empresas titulares de concesiones o autorizaciones de servicios de transporte por carretera, o prestatarias de servicios correspondientes a concesiones y autorizaciones de las que sean titulares RENFE o FEVE, sin que por RENFE o FEVE puedan ser previamente transmitidas las mismas.

4. Fuera de los supuestos específicos previstos en el punto anterior y de los regulados en los puntos 2 y 3 del artículo 71 de esta Ley ENATCAR únicamente podrá acceder a la titularidad de concesiones o autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios o realización de actividades de transporte, en concurrencia con el resto de empresas y en igualdad de condiciones con éstas, salvo el derecho de preferencia por anterior prestación previsto en el artículo 74.

5. ENATCAR podrá realizar cuantas actividades comerciales o industriales estén dirigidas al adecuado desarrollo de su actividad de empresa de transporte, incluso mediante la participación en otros negocios, sociedades o empresas.

6. En la gestión de aquellos servicios a los que se refiere el punto 3 anterior, en los que las Compañías ferroviarias citadas en dicho punto vinieran utilizando la colaboración de empresas privadas, cuando las correspondientes concesiones no sean transferidas a las

citadas empresas, de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria tercera, ENATCAR habrá de respetar los derechos de dichas empresas derivados de los contratos que éstas hubieran suscrito con las referidas Compañías ferroviarias, mientras dure la vigencia de los mismos.

Si ENATCAR no continuase la prestación del servicio utilizando la colaboración de la misma empresa según lo previsto en el párrafo anterior, en el caso de decidir que la explotación se siga realizando con la colaboración de una empresa privada con la que habrá de formar una sociedad filial de carácter mixto, deberá convocar un concurso de selección, que se realizará bajo el control de la Dirección General de Transportes Terrestres. En dicho concurso se tendrán en cuenta las circunstancias previstas en el artículo 74 de esta Ley y en el mismo tendrá derecho de tanteo la empresa que anteriormente hubiera venido colaborando adecuadamente en la prestación del servicio.

El referido procedimiento deberá realizarse, sin que quepa, salvo supuestos excepcionales debidamente justificados, optar por la gestión directa sin colaboración de empresa privada, cuando se trate de servicios en los que una empresa privada hubiera venido colaborando ininterrumpidamente en el momento de entrada en vigor de esta Ley durante diez o más años, se trate del primer vencimiento del correspondiente contrato posterior a esta Ley y ENATCAR no decida directamente que sea la misma empresa la que continúe la colaboración.

7. Los servicios de los que sea titular ENATCAR, que en el momento de entrada en vigor de la presente Ley no se vengan prestando con la colaboración de empresas privadas, deberán en todo caso realizarse por dicha empresa directamente por sí misma.

Disposición adicional segunda.

1. Para la matriculación y expedición del correspondiente permiso de circulación, o cambio de titularidad de los vehículos de transporte por carretera regulados en esta Ley, será necesario, en los supuestos que reglamentariamente se establezcan por las autoridades competentes en materia de tráfico y circulación vial, la previa justificación por su propietario de contar con el correspondiente título habilitante que permita dedicar el vehículo a la realización de alguno de los tipos de transporte público o privado, o a la actividad auxiliar del arrendamiento, regulados en esta Ley.

2. Reglamentariamente se establecerán los dispositivos de coordinación de las Administraciones de transporte y de tráfico, que faciliten el cumplimiento de lo establecido en el punto anterior.

Disposición adicional tercera.

1. Los transportes realizados en teleféricos, u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino terrestre de rodadura fijo, se regirán por las normas a que se refiere el punto 2 del artículo 1.º de esta Ley.

2. No obstante, cuando dichos medios de transporte sean complementarios de estaciones de invierno o esquí, podrá otorgarse por adjudicación directa a los titulares de éstas, la correspondiente concesión sobre los mismos.

Se considerarán estaciones de invierno o esquí, aquellos centros turísticos especialmente dedicados a la práctica de deportes de nieve o montaña, que reúnan las condiciones que reglamentariamente se determinen.

3. La fijación y percepción de las tarifas correspondientes a la utilización de cada uno de los medios de transporte a los que se refiere esta disposición, podrá hacerse cuando así se autorice por la Administración, de forma global o conjunta, con las referentes a otros servicios distintos que se pongan a disposición de los usuarios.

Disposición adicional cuarta.

Como medida de armonización de las condiciones de competencia de los distintos modos de transporte y a fin de conseguir una igualación en las condiciones económicas de las mismas, de conformidad con los principios de la presente Ley, el Gobierno, en el plazo de veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor de la misma, presentar a las Cortes un proyecto de Ley de creación de una tasa que deberán satisfacer las personas a cuyo favor

se hallen expedidos los títulos habilitantes previstos en esta Ley para la realización de transporte por carretera. Para la determinación de la cuantía de dicha tasa se tendrán en cuenta las características de los vehículos que sean utilizados al amparo de los referidos títulos habilitantes.

Disposición adicional quinta.

1. La Ley de Presupuestos de cada ejercicio podrá modificar las tarifas y demás elementos de cuantificación aplicables a las tasas reguladas en la presente Ley.

2. Se autoriza al Gobierno para actualizar las cuantías pecuniarias establecidas en la presente Ley, a fin de adecuarlas a los cambios de valor adquisitivo de la moneda, según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística.

Disposición adicional sexta.

Los transportes que se realicen íntegramente en recintos cerrados, dedicados a actividades distintas al transporte terrestre, quedarán en principio exceptuados de la aplicación de esta Ley, si bien cuando puedan incidir en el sistema general de transportes, reglamentariamente podrán establecerse de conformidad con las normas de la Ley, preceptos relativos a la ordenación de los mismos.

Disposición adicional séptima.

Se autoriza al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, las disposiciones necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en esta Ley.

Disposición adicional octava.

Reglamentariamente, y previo acuerdo con las Comunidades Autónomas, de las islas Baleares y de las islas Canarias, se realizará la adaptación del régimen jurídico dimanante de la presente Ley, a las especiales características del transporte realizado en las mismas, fundamentalmente en orden a establecer las limitaciones en el ámbito de los transportes, que resulten necesarias para mantener en dichos archipiélagos el equilibrio entre la oferta y la demanda, y a potenciar la realización de transporte entre dichas Comunidades y la Península, promoviendo la coordinación intermodal.

Disposición adicional novena.

Se faculta al Ministerio de Fomento para el establecimiento de un programa de innovación y fomento de la calidad en la red de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que contemple la presentación de planes individualizados de innovación y mejora de la calidad por parte de las empresas concesionarias y su ulterior aprobación.

En los concursos que se convoquen para el otorgamiento de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, permanentes y de uso general, se podrá valorar a los efectos de la adjudicación, en los términos que reglamentariamente se determinen, el cumplimiento de los planes individualizados de innovación y mejora de la calidad a los que se refiere el párrafo anterior.

Disposición adicional décima.

Se faculta al Gobierno para modificar las cuantías señaladas en el apartado b) del artículo 46, cuando ello resulte pertinente para acomodarlo a los cambios que, en su caso, puedan introducirse en la reglamentación de la Unión Europea.

Asimismo, se faculta al Gobierno para incorporar a nuestro ordenamiento jurídico, por vía reglamentaria, las nuevas infracciones y criterios sancionadores que, en su caso, puedan ser establecidos en el futuro por la referida reglamentación comunitaria.

Cuando la Comisión Europea, en uso de las facultades que le atribuye el artículo 6.2 b) del Reglamento (CE) n.º. 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el

que se deroga la Directiva 96/26/CE determine nuevas infracciones cuya comisión reiterada dé lugar a la pérdida de la honorabilidad de la empresa transportista, el Gobierno, en la medida en que la norma comunitaria lo permita, podrá establecer criterios de proporcionalidad que relacionen dicha reiteración con la dimensión de la empresa infractora.

Disposición adicional undécima.

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 22, 43 y 102, los transportes realizados por la Cruz Roja Española y otras entidades cuya actividad principal sea la prestación de servicios de asistencia sanitaria con una finalidad humanitaria y social de carácter general, se considerarán complemento necesario de ésta, y, en consecuencia se conceptuarán como transporte privado complementario, en los siguientes supuestos:

a) Transporte de personas cuya asistencia sanitaria realice la propia entidad benéfica.
b) Transportes sanitarios que se realicen sin percibir retribución alguna.
c) Transportes sanitarios derivados de situaciones especiales tales como operaciones de rescate y salvamento, accidentes, catástrofes, calamidades públicas, conflictos sociales, epidemias, riesgos o siniestros colectivos y sucesos similares.
d) Transportes sanitarios derivados de urgencias o emergencias no previsibles.
e) Transporte inmediato de los lesionados en accidentes de tráfico al correspondiente centro hospitalario o asistencial.
f) Transportes realizados con ocasión de la cobertura sanitaria por la entidad benéfica de que se trate de actividades deportivas, culturales y recreativas.
g) Servicios de transporte sanitario que se desarrollen en un territorio en que los medios de transporte público y oficial existentes resulten insuficientes para atender las necesidades de esta clase de transporte en dicho territorio.
h) Servicios de transporte sanitario que se desarrollen en un territorio en que el nivel de competencia sea insuficiente o inadecuado para garantizar la libre elección de usuario, a juicio del órgano que ostente la competencia en materia de sanidad en dicho territorio.

Los costes que la prestación de los mencionados transportes genere a las entidades a que se refiere esta disposición, se considerarán incluidos en el conjunto de los que éstas soportan como consecuencia de su actividad general de carácter humanitario y social y, por tanto, la remuneración que, en su caso, puedan percibir por dicha prestación se entenderá siempre referida a dicha actividad general, no atribuyéndosele, en consecuencia, el carácter de percepción independiente a los efectos previstos en el apartado e) del artículo 102.2.

2. La Cruz Roja Española y demás entidades benéficas, al objeto de acreditar el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado d) del citado artículo 102.2, podrán sustituir la documentación relativa a la integración de los conductores en su organización por la que acredite la relación desinteresada que guardan con ellas los correspondientes conductores.

Disposición adicional duodécima.

El transporte por carretera de vehículos accidentados o averiados que se lleve a cabo en el marco de una operación de auxilio en carretera se regirá por lo dispuesto en esta ley, sin perjuicio de lo que, en su caso, se establezca en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial acerca de las condiciones de realización de tales operaciones o de las características que deban cumplir las empresas que las desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar.

Disposición adicional decimotercera.

1. Los conductores de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de masa máxima autorizada no podrán participar en las operaciones de carga o descarga de las mercancías ni de sus soportes, envases, contenedores o jaulas, salvo en los siguientes supuestos:

a) Transporte de mudanzas y guardamuebles.
b) Transporte en vehículos cisterna.

c) Transporte de áridos o el efectuado en vehículos basculantes o provistos de grúa u otros dispositivos inherentes al vehículo destinados a realizar las operaciones de carga y descarga.

d) Transporte en portavehículos y grúas de auxilio en carretera.

e) Transporte de carga fraccionada entre el centro de distribución y el punto de venta, servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona.

A efectos de esta letra, se entenderá por transporte de carga fraccionada aquél en el que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, u otras similares.

Un conductor podrá participar en la descarga de los transportes de carga fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta siempre que dicha actividad no afecte a su periodo de descanso diario o, en su caso, siempre que se lleve a cabo dentro de su jornada laboral diaria y siempre que ello le permita regresar al centro operativo habitual de trabajo o a su lugar de residencia.

No obstante, podrá participar en la carga y descarga de los transportes de carga fraccionada entre un centro de distribución y el punto de venta, o entre el punto de venta y un centro de distribución siempre que, además de la condición anterior, dicha actividad se efectúe en el marco de un contrato de duración igual o superior a un año entre el cargador y el porteador.

f) Transporte de animales vivos, en los puestos de control aprobados de conformidad con la normativa comunitaria, sin perjuicio de las responsabilidades establecidas en la normativa sobre la protección de los animales durante su transporte.

g) Supuestos en los que la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa en relación con la participación del conductor.

h) Los supuestos que reglamentariamente se establezcan, siempre que se garantice la seguridad del conductor.

2. Las previsiones del apartado anterior serán de aplicación a todas las operaciones de carga y descarga que se efectúen en territorio español.

Disposición adicional decimocuarta. *Exenciones en materia de transporte regular de viajeros por carretera en situaciones de emergencia.*

Se habilita a la persona titular de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, en el marco de sus competencias, para modificar los contratos o autorizaciones necesarias para el ejercicio de la actividad del transporte regular de viajeros por carretera previstos en esta ley en el marco de la prestación de obligaciones de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera en los casos de fuerza mayor contemplados en el apartado 2 del artículo 239 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) Que la necesidad de la modificación se derive de circunstancias que una Administración diligente no hubiera podido prever.

b) Que no sea posible hacer frente a esas circunstancias o necesidades de forma adecuada cumpliendo lo ya establecido en los contratos o autorizaciones.

c) Que la modificación no altere la naturaleza global del contrato.

d) Que se mitigue cualquier posible distorsión de las condiciones del mercado como consecuencia de la modificación contractual.

e) Que el alcance y la duración de la modificación esté limitada a lo que resulte estrictamente necesario.

f) Que la modificación del contrato implique una alteración en su cuantía que no exceda del 50 por ciento de su precio inicial, IVA excluido.

Asimismo, dicha modificación se podrá acordar, si se cumplen todas las condiciones mencionadas, de oficio por parte de la Administración o previa solicitud de los interesados en

la que se motive adecuadamente su cumplimiento y se especifiquen las circunstancias de fuerza mayor aplicables.

La resolución de modificación del contrato o la autorización pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista o autorizado.

El órgano de contratación procederá al restablecimiento del equilibrio económico del contrato cuando la modificación acordada determinase de forma directa la ruptura sustancial de la economía del contrato.

Disposición transitoria primera.

1. A las personas físicas que en el momento de entrada en vigor de esta Ley sean titulares de concesiones o autorizaciones administrativas de transporte público por carretera, incluidas a estos efectos las autorizaciones de la clase TD, otorgadas a su favor con anterioridad al día 1 de enero de 1983, les será reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de transportista interior, de viajeros o de mercancías según proceda, expidiéndose a su favor el correspondiente certificado. A las personas físicas que desde antes del 1 de enero de 1983 y hasta el presente año 1987, inclusive, hayan venido realizando legalmente transporte internacional de viajeros, o de mercancías cuyo recorrido exceda de la zona corta definida en los correspondientes convenios con Francia y Portugal, les ser expedido el correspondiente certificado para la modalidad de transporte internacional.

2. Igual certificado al que corresponda por aplicación de las reglas previstas en el punto anterior será otorgado a las personas que desde al menos el 1 de enero de 1983, y hasta la fecha de entrada en vigor de esta Ley, vengan realizando funciones de dirección efectiva de empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte.

3. A las personas físicas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público por carretera, otorgadas entre los días 1 de enero de 1983 y la fecha de entrada en vigor de esta Ley, no incluidas en el punto 1 anterior, así como a las personas que entre las citadas fechas hayan iniciado la dirección efectiva de una empresa titular de concesiones o autorizaciones de transporte, les será otorgado idéntico certificado al previsto en el referido punto 1, a medida que se vayan cumpliendo tres años desde el momento de otorgamiento de la correspondiente concesión o autorización, o desde el inicio de la actividad de dirección, pudiendo, hasta tanto, continuar en su caso de forma condicional su actividad, las correspondientes empresas.

Por excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior, para los titulares de autorizaciones TD, el plazo a que dicho párrafo se refiere será de cinco años.

4. A las personas físicas que en el momento de entrada en vigor de esta Ley sean titulares de autorizaciones de agencia de transporte de mercancías, vengan ejercitando legalmente la actividad de transitario o de almacenista distribuidor, o realicen funciones de dirección efectiva de empresas dedicadas legalmente a las referidas actividades, les será reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de que en cada caso se trate.

5. A los solos efectos previstos en esta disposición transitoria:

a) No se considerarán incluidas dentro de las autorizaciones de transporte público por carretera a que se hace referencia en los puntos anteriores las autorizaciones correspondientes a vehículos de viajeros con una capacidad inferior a nueve plazas incluida la del conductor, o de mercancías cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas, o cuyo peso máximo autorizado no exceda de 6 toneladas.

b) Se entenderá que realizan la dirección efectiva de una empresa, las personas que tengan, individual o conjuntamente con otras, capacidad jurídica para obligar contractualmente de forma general a la misma.

Disposición transitoria segunda.

1. Los actuales concesionarios de servicios regulares de transporte de viajeros podrán optar entre:

a) Mantener sus vigentes concesiones, en cuyo caso a medida que se vayan cumpliendo veinticinco años desde la fecha en que fueron otorgadas las mismas, la Administración irá

procediendo al rescate de las mismas según la legislación vigente cuando fueron otorgadas sin que dichos concesionarios tengan ningún tipo de preferencias en el procedimiento que en su caso se lleve a cabo para seleccionar un nuevo prestatario.

b) Sustituir sus concesiones por las reguladas en esta Ley de acuerdo con lo previsto en el punto 3 siguiente.

Si en el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, no se produce de forma expresa la referida opción, se presumir la misma producida en favor del sistema de sustitución a que se refiere el párrafo b).

2. Cuando los actuales concesionarios opten por el sistema de mantenimiento de sus vigentes concesiones, siguiendo el régimen previsto en el apartado a) del punto anterior, el rescate de las mismas supondrá, asimismo, la automática revocación de las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares o productores que trajeran su origen en la coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión rescatada.

3. El régimen previsto en los puntos anteriores, no será de aplicación cuando se trate de concesiones otorgadas con plazo de duración prefijado, inferior a veinticinco años, en cuyo caso, las mismas mantendrán su vigencia por el plazo establecido, con sometimiento al régimen jurídico previsto en esta Ley.

4. Cuando los concesionarios opten por el sistema de sustitución al que se refiere el punto uno, el mismo se llevará a cabo de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) La Administración podrá realizar las modificaciones de los servicios y de sus condiciones de prestación, precisas para una más racional configuración y explotación de la red de transportes regulares, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente.

b) Las anteriores concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que resulten de la aplicación del punto anterior, sometidas íntegramente a los preceptos de esta Ley, y con un plazo de duración de veinte años que se comenzarán a computar:

1.º En las concesiones con una antigüedad superior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley; a partir del día correspondiente al año en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio.

2.º En las concesiones con una antigüedad igual o inferior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley; a partir del día correspondiente del año siguiente a aquel en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio.

En las concesiones o unificaciones de las mismas, a las que falten más de veinte años para alcanzar una antigüedad de veinticinco años, desde la fecha en que fueron otorgadas, el plazo de duración de las nuevas concesiones por las que sean canjeadas, será igual al tiempo que le reste para alcanzar los referidos veinticinco años de antigüedad, siendo dicho plazo computado conforme a lo previsto en el subapartado 2.º anterior.

c) Cuando se trate de concesiones en las que la adecuada prestación de los servicios de las mismas no requiera una dedicación exclusiva de los correspondientes vehículos a su realización, reglamentariamente se establecerá un sistema específico de acceso de sus titulares, a las nuevas autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros reguladas en el Título III que hayan de ser otorgadas.

d) Salvo que se obtenga, en su caso, de conformidad, con lo previsto en el apartado c) anterior la correspondiente autorización habilitante para el transporte discrecional, no será necesario que los vehículos actualmente afectos a las concesiones a las que se refiere esta disposición transitoria o los que vengan a sustituirlos estén amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el Título III.

e) Cuando de conformidad con lo dispuesto en el apartado a) anterior, el correspondiente servicio, por darse las circunstancias previstas en el artículo 87 haya de ser prestado según el régimen establecido en dicho artículo, la anterior concesión será sustituida por la correspondiente autorización especial prevista en el citado artículo 87 y las autorizaciones VR de los vehículos afectos a la concesión, serán sustituidas por las autorizaciones

habilitantes para el transporte discrecional de viajeros reguladas en el Título III que correspondan.

5. Los actuales concesionarios de servicios públicos de transporte en trolebuses, de carácter interurbano, podrán optar entre mantener su régimen actual, o sustituir dichas concesiones por otras de transporte en autobús, sometidas íntegramente al régimen de ordenación regulado en esta Ley. El plazo de dichas concesiones será de veinticinco años, que se computará desde la entrada en vigor de la presente Ley, y la Administración tendrá idénticas facultades a las expresadas en el apartado a) del anterior punto 4.

Disposición transitoria tercera.

1. Las actuales concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, de las que sean titulares RENFE o FEVE, que vengan siendo explotadas con la colaboración de otras empresas, bien a través de su participación en sociedades filiales de carácter mixto, bien a través del correspondiente contrato específico de colaboración, así como aquellas otras concesiones que se hayan venido explotando efectivamente por empresas privadas según lo previsto en el apartado a) del punto 3 siguiente, serán objeto de transmisión respectivamente a las referidas sociedades de carácter mixto o a las correspondientes empresas, de acuerdo con las condiciones de esta disposición.

Conjuntamente con las concesiones a las que se refiere el párrafo anterior, serán transferidas las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares y de productores, que traigan su origen en la coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión.

2. El régimen jurídico aplicable en relación con las conversiones de las concesiones a las que se refiere el punto anterior, y en general de las que fueran titulares RENFE o FEVE, será el previsto en el apartado b) del punto 1 y en el punto 4 de la disposición transitoria segunda.

3. La transmisión prevista en el punto 1 anterior, únicamente procederá cuando en la correspondiente empresa privada que hubiese participado en la empresa mixta o prestado el servicio a través del correspondiente contrato de colaboración concurran conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que dicha empresa venga colaborando en la prestación del servicio concesional en el momento de entrada en vigor de esta Ley, o bien, que la misma explote en dicho momento el servicio como titular del mismo, siendo privada de dicha titularidad como consecuencia del litigio judicial con la Compañía ferroviaria, por razón de derecho de tanteo.

b) Que la empresa o aquella de la que traiga causa hubiera sido la adjudicataria definitiva de la concesión si RENFE o FEVE no hubieran ejercitado el derecho de tanteo legalmente previsto, o bien que dicha empresa hubiera sido titular del servicio de la clase B otorgado según los Decretos de 22 de febrero y 21 de junio de 1929, del que la actual concesión traiga origen.

Cuando por no haberse conservado el documento justificativo no sea posible probar la titularidad del servicio de la clase B a que se refiere el párrafo anterior, se presumirá la existencia de dicha titularidad, en las empresas que justifiquen debidamente el venir colaborando continuamente en la prestación del servicio desde una fecha anterior al 1 de abril de 1939, habiendo suscrito con anterioridad a la fecha citada el correspondiente contrato con alguna de las antiguas Compañías ferroviarias, posteriormente integradas en RENFE o FEVE, que ostentare la titularidad de la concesión.

c) Que la empresa acepte la transmisión de la totalidad de las concesiones en cuya prestación venga colaborando y en las que la misma resulte procedente según lo dispuesto en esta disposición, y, asimismo, en el caso de ser titular de alguna concesión de transporte regular de viajeros por carretera, opte en relación con la misma por la modalidad de sustitución, regulada en el apartado 3 de la disposición transitoria segunda.

4. Cuando se trate de concesiones configuradas mediante la unificación de otras anteriores, en las que colaboren conjuntamente dos o más empresas que cumplan separadamente los requisitos del punto anterior, la transmisión se realizará a la sociedad que entre ellas formen, o la empresa que de común acuerdo designen.

5. Las empresas adquirentes deberán satisfacer a RENFE o FEVE, el importe de la valoración económica de las concesiones en función de su potencial rentabilidad y teniendo en cuenta las circunstancias de todo tipo concurrentes en las mismas.

La valoración se realizará conjuntamente por las partes de forma directa o bien designado de mutuo acuerdo un auditor que lleve a cabo la misma.

Cuando en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, las partes no hubieran comunicado a la Dirección General de Transportes Terrestres el acuerdo alcanzado en relación con la referida valoración, dicho órgano administrativo designará un auditor para realizar la misma, a la vista de cuyo informe la Administración determinará con carácter vinculante la valoración correspondiente.

6. Antes de que se produzca, en su caso, su transmisión a ENATCAR, según lo dispuesto en la disposición adicional primera, y en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta Ley, RENFE y FEVE podrán transferir las concesiones y autorizaciones de servicios regulares de transporte de viajeros permanentes de uso general y especiales, cuya titularidad les corresponde y que vengan siendo explotadas con la colaboración de sociedades mixtas o empresas en las que no se den las circunstancias previstas en el punto 3 de esta disposición, a dichas sociedades mixtas o empresas.

La correspondiente valoración se realizará siguiendo idénticas reglas a las establecidas en el punto 5 anterior.

7. Cuando las sociedades mixtas o empresas colaboradoras a que se refiere esta disposición no aceptasen la transmisión de las concesiones, previstas en la misma, RENFE y FEVE podrán realizar dicha transmisión a otras sociedades o empresas.

Disposición transitoria cuarta.

1. En los procedimientos administrativos de todo tipo, regulados por la normativa de ordenación del transporte terrestre, que se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de esta Ley, se continuará dicha tramitación según el régimen jurídico establecido en la misma y en las normas reglamentarias que de conformidad con la disposición derogatoria han de considerarse vigentes.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, en las peticiones y proyectos de establecimiento de nuevas líneas de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que se encuentren en tramitación en el momento de entrada en vigor de esta Ley, se continuará la misma, conforme a la normativa de ordenación y coordinación con el ferrocarril vigente cuando fue iniciada siempre que se hubiera realizado con anterioridad la declaración de necesidad de establecimiento del servicio. La concesión que en su caso sea otorgada como conclusión del referido procedimiento de tramitación, se entender otorgada conforme a lo previsto en la presente Ley, estando sometida a las prescripciones de la misma.

Las peticiones y proyectos respecto a las cuales no se haya producido con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley la declaración de necesidad de establecimiento del servicio, serán archivadas, pudiendo sus promotores reiterar las mismas con sujeción a lo previsto en esta Ley.

El plazo de las citadas concesiones será de veinticinco años para las que se hayan tramitado por iniciativa privada, y el que en cada caso se establezca, dentro del límite máximo establecido en esta Ley, para las que se hayan tramitado por iniciativa pública.

Disposición transitoria quinta.

1. Las actuales autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros o mercancías, salvo aquéllas a las que se refieren los siguientes puntos de esta disposición, así como las de la clase MR, y las otorgadas de conformidad con el artículo 37 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, quedarán convalidadas y tendrán los efectos legales de las autorizaciones de transporte público discrecional regulados en esta Ley, otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda para que sus titulares puedan continuar realizando los transportes para los que estuvieran anteriormente habilitados.

2. Las autorizaciones de la clase TD serán canjeadas por las autorizaciones para arrendamiento de vehículos regulados en esta Ley, para el ámbito de que en cada caso se trate.

Dichas autorizaciones serán, en todo caso, habilitantes para el arrendamiento de dichos vehículos con o sin conductor.

3. Las autorizaciones de transporte de la clase MD otorgadas para remolques o semirremolques serán canjeadas por las autorizaciones de transporte público discrecional reguladas en esta Ley, otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, pero, por excepción a lo establecido en el artículo 54, referidas a semirremolques concretos, pudiendo realizar el arrastre de los mismos con vehículos provistos de las autorizaciones a que se refiere el punto anterior.

Cuando la misma empresa fuera titular simultáneamente de autorizaciones para semirremolques y de otras de la clase TD para cabezas tractoras, podrá optar por la conversión conjunta, de una autorización de cada clase de las citadas, por una autorización de transporte discrecional, otorgada en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, sometida al régimen ordinario previsto en esta Ley.

Cuando la empresa opte por la referida conversión conjunta realizándola en relación con todas las autorizaciones posibles obtenidas con cargo a contingente, podrá canjear el resto de las autorizaciones MD otorgadas para semirremolques, que en su caso poseyera, por autorizaciones otorgadas en la modalidad prevista en el apartado b) del punto 2 del artículo 92, pero por excepción a lo previsto en el artículo 54 referidas a semirremolques, pudiendo realizar el arrastre de los mismos con vehículos provistos de autorizaciones a los que se refiere el punto 2 de esta disposición.

Cuando las correspondientes autorizaciones de la clase MD estuvieran referidas a semirremolques dedicados para transportes especiales y hubieran sido obtenidas fuera de contingente, las nuevas autorizaciones por las que se canjeen, de conformidad con lo previsto en los tres párrafos anteriores, estarán referidas a semirremolques, o en el supuesto de conversión conjunta, a vehículos únicamente aptos en ambos casos para la realización del transporte especial de que en cada caso se trate.

4. Las autorizaciones específicas para transporte de escolares y productores serán canjeadas por las autorizaciones para la realización de transporte regular de uso especial, reguladas en esta Ley que en cada caso correspondan para que puedan seguir prestando el servicio anteriormente autorizado en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.

5. Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios discrecionales con reiteración de itinerario otorgadas al amparo del artículo 35 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, que no sean de transporte de escolares o productores, serán canjeadas por una autorización provisional habilitante para la realización durante el plazo que en cada caso se establezca, que en todo caso deberá ser inferior a doce meses excepcionalmente prorrogables por otros doce, de los correspondientes servicios en las condiciones reguladas en esta Ley. Transcurrido el citado plazo, los referidos servicios únicamente podrán prestarse previo cumplimiento de los requisitos previstos en la presente Ley.

6. Las autorizaciones de transporte de la clase XR y XDF (ferias y mercados) serán canjeadas por las autorizaciones reguladas en esta Ley que habiliten para seguir realizando el transporte que tuvieran anteriormente autorizado, en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.

7. A los titulares de autorizaciones de las clases MR, de las otorgadas de conformidad con el artículo 37 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, y de las obtenidas al amparo del Decreto 576/1966, de 3 de marzo, siempre que cumplan los requisitos exigibles y lo soliciten expresamente les será otorgada una autorización de agencia de transporte de carga fraccionada, siéndoles reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de agencia de transporte.

8. Las actuales autorizaciones habilitantes para la realización de transportes regulares internacionales de viajeros mantendrán su vigencia en los términos en que fueron otorgadas quedando sometida su utilización a las disposiciones de la presente Ley y a las normas internacionales que sean aplicables.

9. Las autorizaciones de las clases EC y DC serán canjeadas por autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías otorgadas en la modalidad prevista en el

apartado a) del artículo 92 y con el ámbito territorial mínimo que resulte suficiente para que sus titulares puedan continuar prestando los servicios que estaban autorizados.

A los titulares de contratos de despachos centrales y estaciones centro les será reconocido el requisito de capacitación profesional para agencia de transporte.

Disposición transitoria sexta.

1. Las actuales autorizaciones para transporte privado para vehículos rígidos quedarán convalidadas y tendrán los efectos legales de las autorizaciones de transporte privado complementario previstas en esta Ley, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda.

2. Las autorizaciones de transporte privado referidas a cabezas tractoras y a semirremolques serán canjeadas a razón de cada una de las clases citadas, por una autorización de transporte privado sometida al régimen ordinario previsto en la Ley.

Las autorizaciones referidas a semirremolques, que en su caso resten, después de realizado el canje previsto en el párrafo anterior, mantendrán su vigencia, estando referidas a un semirremolque concreto, que podrá ser arrastrado por los titulares de autorizaciones de arrendamiento con origen en autorizaciones TD a que se refiere el punto 2 de la disposición transitoria quinta.

Disposición transitoria séptima.

1. Las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías otorgadas con anterioridad a la presente Ley serán convalidadas por las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías reguladas en esta Ley, tanto de carga completa como de carga fraccionada, cuando cumplan los requisitos generales establecidos en relación con las mismas, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.

2. Las actuales autorizaciones de agencia de viajes, habilitarán para la realización de las actividades previstas en el artículo 122.

3. Las actuales autorizaciones de arrendamiento de vehículos serán convalidadas por las autorizaciones de arrendamiento de vehículos reguladas en esta Ley, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.

4. Las actuales concesiones de estaciones serán convalidadas por las autorizaciones de estaciones reguladas en la presente Ley, manteniendo su vigencia hasta la finalización del plazo establecido en su respectivo otorgamiento originario. Dichas concesiones tendrán los efectos legales y el régimen jurídico previsto en la presente Ley.

Disposición transitoria octava.

1. Las actuales concesiones y autorizaciones de transporte por ferrocarril de servicio público o privado mantendrán su vigencia de acuerdo con sus condiciones de otorgamiento, hasta la finalización del correspondiente plazo, quedando sometidas al régimen jurídico establecido en la presente Ley.

2. En tanto se produce la determinación expresa por el Gobierno de los servicios que componen la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario, se considerarán comprendidos en la misma la totalidad de los servicios ferroviarios que en el momento de entrada en vigor de esta Ley explota RENFE.

Disposición transitoria novena.

La actualización del inventario a que se refiere el artículo 184.4 deberá realizarse en el plazo de dos años a partir de la fecha de la entrada en vigor de la presente Ley.

Disposición transitoria décima.

(Anulada)

Disposición transitoria undécima.

La sustitución y canje de autorizaciones a que se refieren las disposiciones anteriores deberá hacerse cumpliendo los plazos y condiciones de tramitación que se establezcan por la Administración.

Disposición derogatoria.

1. Se derogan las Leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de dichos Transportes con los Ferroviarios, ambas de 27 de diciembre de 1947; la Ley 38/1984, de 6 de noviembre, sobre inspección, control y régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera, y el Real Decreto Legislativo 1304/1986, de 28 de junio; sobre determinadas condiciones exigibles para la realización de transporte público por carretera.

2. Asimismo se derogan: La Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de marzo de 1908, modificada por la Ley de 23 de febrero de 1912; el Decreto-ley de 5 de mayo de 1926, que aprobó el Plan Preferente de Ferrocarriles de urgente construcción; las bases cuarta a dieciocho de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y del Transporte de 24 de enero de 1941; la Ley de 21 de abril de 1949 sobre Ferrocarriles de Explotación deficitaria; la Ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877; la Ley de Creación de las Juntas de Detasas de 18 de julio de 1932, modificada por Ley de 24 de junio de 1938; los Decretos-leyes de 23 de julio de 1964 y 19 de julio de 1962 sobre organización y funcionamiento de RENFE; el Decreto-ley de 29 de diciembre de 1972, sobre reorganización de los Ferrocarriles de Vía Estrecha; el artículo 56 de la Ley 33/1971, de 2 de julio, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

3. A la entrada en vigor de los reglamentos generales de ejecución de la presente Ley quedarán derogadas el resto de las normas reguladoras de los transportes mecánicos por carretera y por ferrocarril, excepto los que expresamente se declaren vigentes.

Disposición final primera.

La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Disposición final segunda.

1. Los artículos 3, 4 y el punto 1 del artículo 12 constituyen legislación básica, dictada al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

2. El artículo 14 constituye legislación básica dictada al amparo del artículo 149.1.4.ª y 16.ª de la Constitución, que atribuyen al Estado, respectivamente, la competencia sobre la Defensa y las bases y coordinación general de la sanidad.

3. El artículo 22 y los párrafos segundo y tercero del punto 3 del artículo 119 se dictan al amparo del artículo 149.1.6.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre la legislación mercantil.

4. Los artículos 29, 30 y el último párrafo del artículo 31, en cuanto se refiere este último a la colaboración en la homologación de los planes territoriales, constituyen legislación básica dictada al amparo del artículo 149.1.4.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre la Defensa.

5. Los puntos 2 y 3 del artículo 32 se dictan al amparo del artículo 149.1.29.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre la seguridad pública.

6. Los artículos 37 y 38 se dictan al amparo del artículo 149.1.6.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre la legislación procesal.

7. Los párrafos primero y tercero del artículo 55; los puntos 10, 11, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 33, 34, 35 y 37 del artículo 140; los puntos 2, 5, 11, 12, 13 y 24 del artículo 141, y los puntos 2, 3, 4, 7 y 17 del artículo 142 se dictan al amparo del artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

8. El artículo 71, el punto 1 del artículo 72, el punto 1 del artículo 73 y los artículos 75 y 85, constituyen legislación básica dictada al amparo del artículo 149.1.18.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia para dictar la legislación básica sobre contratos administrativos.

9. El punto 2 del artículo 94 constituye legislación básica al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.1.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia para la

regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos constitucionales.

10. Las restantes disposiciones de esta ley se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.»

Información relacionada

- Sentencia del TC 118/1996, de 27 de junio. Ref. BOE-T-1996-17381 en cuanto que declara el carácter básico o no de determinados preceptos.

§ 3

Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 160, de 5 de julio de 2013
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2013-7320

[. . .]

Disposición adicional primera. *Declaración de obligaciones de servicio público.*

La declaración de nuevas obligaciones de servicio público corresponde al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

La revisión o modificación de dichas obligaciones únicamente requerirá el Acuerdo del Consejo de Ministros y el informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos cuando implique el otorgamiento de nuevas subvenciones públicas para su compensación o el incremento de las que ya se venían otorgando a tal efecto.

Disposición adicional segunda. *Cambios de denominación.*

Todas las referencias al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte contenidas en la legislación actualmente vigente deberán entenderse hechas al Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Los términos «concesión de transporte regular de viajeros» y «título concesional» deberán considerarse sustituidos en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en las normas reglamentarias dictadas para su ejecución y desarrollo por el término «contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general».

En el mismo sentido, el término «concesionario» se sustituirá por el de «contratista del servicio público».

Los términos «autorización habilitante para el transporte discrecional», «autorización de transporte público discrecional» y «autorización de transporte discrecional», deberán considerarse sustituidos por el término «autorización de transporte público».

Las calificaciones de los transportes regulares de viajeros como permanentes o temporales se tendrán por no hechas.

Disposición adicional tercera. *Certificados de competencia profesional.*

Los certificados expedidos antes del 4 de diciembre de 2011 como prueba de la competencia profesional para el ejercicio de las distintas actividades de transporte y auxiliares y complementarias de éste en virtud de las diferentes disposiciones que hasta esa fecha vinieron regulando esa materia, se asimilan al certificado de competencia profesional conforme con el modelo aprobado por el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportistas por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE.

Como consecuencia, se modificarán todas las anotaciones en la materia obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, sustituyendo la denominación «capacitación profesional para el ejercicio de (la actividad de que se trate)» por la denominación «competencia profesional para el transporte de (mercancías o viajeros) por carretera».

Disposición adicional cuarta. *Coordinación del Registro de Empresas y Actividades de Transporte con otros Registros.*

1. En el plazo máximo de un año, contado desde la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Justicia y de Fomento adoptarán las medidas necesarias para que el Registro Mercantil y el Registro de Empresas y Actividades de Transporte estén coordinados, de manera que se pueda obtener información recíproca relativa a la denominación, domicilio y capital social de las empresas titulares de autorizaciones de transporte o de operador de transporte, así como a la identidad de las personas que ostentan su representación.

2. En el plazo máximo de un año, contado desde la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios del Interior y de Fomento adoptarán las medidas necesarias para que el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y los diferentes Registros de la Dirección General de Tráfico estén coordinados, de manera que se pueda obtener información recíproca en relación con sus contenidos.

3. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.2.a) de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, para la expedición de información entre los sistemas de los Registros a que se refiere esta disposición, no será necesario el consentimiento del afectado.

En aplicación de los principios contemplados en el artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, la obtención de información conforme a esta disposición no devengará arancel alguno.

Disposición adicional quinta. *Registro de los títulos y licencias habilitantes para la realización de transporte por ferrocarril.*

Las obligaciones registrales señaladas en el artículo 53 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres serán también de aplicación a los títulos y licencias habilitantes para la realización de transporte por ferrocarril, aunque ese artículo se ubique dentro de su título II.

Disposición adicional sexta. *Acción directa contra el cargador principal en los supuestos de intermediación.*

En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción directa por la parte impagada, contra el cargador principal y todos los que, en su caso, le hayan precedido en la cadena de subcontratación, en caso de impago del precio del transporte por quien lo hubiese contratado, salvo en el supuesto previsto en el artículo 227.8 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

[. . .]

§ 4

Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 273, de 12 de noviembre de 2009
Última modificación: 2 de agosto de 2022
Referencia: BOE-A-2009-18004

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

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

PREÁMBULO

I

La presente ley tiene por objeto actualizar el régimen jurídico del contrato de transporte terrestre de mercancías tanto por lo que se refiere al transporte por carretera como por ferrocarril. En sentido estricto, esta ley no venía obligada por la incorporación al Derecho español de directivas comunitarias. Sin embargo, pocos sectores existen más necesitados de reforma que el Derecho del transporte terrestre de mercancías. El Título VII del Libro II del Código de Comercio (artículos 349 a 379), en vigor sin apenas modificaciones desde el momento de la promulgación del Código en 1885, no estaba en condiciones de dar respuesta a las muy cambiantes necesidades del transporte actual. De hecho, en la práctica, tales preceptos del Código en la materia rara vez eran objeto de aplicación. Y es que el Derecho contractual del transporte ha venido siendo objeto en los últimos años de una actualización que empleaba una vía oblicua, como era la intervención de la Administración del Estado. Son muchos, en efecto, los ejemplos de normas de control u ordenación del sector del transporte en las que se contenían reglas de derecho privado-contractual. Si a ello se añaden las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera establecidas por el Ministerio de Fomento mediante Orden de 25 de abril de 1997, se comprende la afirmación de que el Derecho codificado fuese escasamente aplicado en la práctica diaria del transporte.

Pero el anacronismo y el desfase del Código de Comercio en esta materia no son los únicos motivos que aconsejan proceder a la reforma del Derecho del contrato de transporte de mercancías. Ciertamente, la conveniencia de dicha reforma se refuerza, si cabe, por motivos de oportunidad histórica.

El primero de ellos tiene que ver con el transporte ferroviario. En efecto, no puede olvidarse cómo, en el ámbito ferroviario, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, abrió un nuevo escenario de liberalización, que bien requiere de un nuevo marco legal en lo que son las relaciones de derecho contractual. Es cierto que la liberalización, por el momento, no alcanza a todos los ámbitos del transporte ferroviario, y que la misma tardará algún tiempo en materializarse. Pero no lo es menos que conviene sentar un nuevo marco de relaciones contractuales en un entorno de apertura a la libre competencia.

El segundo de los motivos guarda relación con la reforma que se está llevando a cabo en otros modos de transporte. En efecto, parece una ocasión magnífica aprovechar el impulso que ha supuesto la tramitación de la Ley General de Navegación Marítima para acometer también la reforma del contrato de transporte de mercancías efectuado por otros modos, como pueda ser la carretera y el ferrocarril. Con ello se obtendría una actualización de una parte importante del Derecho del transporte.

II

En cuanto al modelo de política legislativa que se ha tenido en cuenta a la hora de redactar la ley, puede decirse que la misma adapta, en lo sustancial, el Derecho del contrato de transporte terrestre español al modelo que suponen los convenios internacionales en la materia, básicamente al Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) y a las Reglas Uniformes CIM/1999, siguiendo así el camino antes trazado por otros países europeos. La consideración que subyace a esta decisión es sin duda alguna la de reconocer que no resultan tan distintos, en el momento actual, el transporte internacional y el puramente interno, al que van destinados los preceptos de la presente ley.

Ahora bien, si se tiene en cuenta que tales convenios distan de contener una regulación completa del contrato de transporte, no debe extrañar que la ley no se limite a incorporar acríticamente las soluciones contenidas en dichos textos, sino que, en una medida muy elevada, presenta soluciones propias a muchos de los problemas que ofrece el transporte terrestre de mercancías. Sin embargo, sería erróneo pensar que la ley implica una ruptura total con la tradición española en la materia. En un número importante de casos, las soluciones que se acogen en el nuevo texto legal son actualización de las que ya se acogían en el Derecho anterior, o suponen una actualización o reubicación normativa de las mismas. Es lo que ocurre, por ejemplo, con las obligaciones de carga, estiba, desestiba y descarga, contenidas hasta ahora en la Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), o con la responsabilidad por paralización de los vehículos en el lugar de toma en carga o con la determinación de los límites máximos de responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso, igualmente contenidos en la ley referida.

La ley opta por regular unitariamente el contrato de transporte terrestre de mercancías en sus dos variantes, por carretera y por ferrocarril. En principio, los preceptos son comunes a ambos modos, sin perjuicio de ofrecer soluciones específicas para el transporte ferroviario de mercancías en los lugares oportunos, cuando ello resulta necesario o conveniente.

Aspecto básico de la regulación normativa para las partes, respetando siempre los contenidos imperativos y de orden público, es el relativo a su índole dispositiva general. Las partes, por ello, disponen de libertad contractual bien en los términos negociados individualmente o bien según las condiciones generales de adhesión más beneficiosas.

III

En cuanto al contenido de la regulación, puede afirmarse que la ley adopta una estructura clásica de ordenación de las materias, actualizando no obstante algunas de las soluciones ofrecidas. Así, tras la determinación de los sujetos, se regula con detalle todo lo relativo al acondicionamiento y la entrega de las mercancías al porteador y a las obligaciones de carga y estiba. En esta materia no cabe recurrir a la experiencia del convenio CMR, que guarda silencio sobre dichas operaciones, por lo que la solución que se consagra sigue de cerca la que hasta ahora se contenía en la LOTT, si bien se opta por eliminar la dicotomía entre carga completa y carga fraccionada. En su lugar, se establece una norma específica para los servicios de paquetería y pequeños envíos, atribuyendo, en

principio, las labores de carga y descarga y, en todo caso, las de estiba y desestiba, al porteador.

Por el contrario, la ley sigue muy de cerca los convenios CMR y CIM en lo que se refiere al derecho de disposición sobre las mercancías, así como en lo relativo a los impedimentos al transporte y a la entrega y al plazo de entrega. En este último punto, la ley establece una solución diferenciada para el transporte por carretera y para el transporte por ferrocarril. Se trata de uno de aquellos concretos supuestos en que parece conveniente discriminar y ofrecer soluciones distintas para uno y otro modo de transporte.

No encuentra precedente en los convenios internacionales la regulación legal de la obligación de pago del precio del transporte. La ley adopta aquí un planteamiento novedoso, en el que sin duda destaca la responsabilidad subsidiaria de pago que asume el cargador en aquellos casos en que se pacte el pago de los portes por el destinatario. Con ello se busca poner fin a ciertos abusos de la práctica cometidos en perjuicio de los legítimos intereses del porteador.

Una vez más, la influencia de los textos internacionales, fundamentalmente del CMR, se deja sentir muy profundamente en los preceptos dedicados a la responsabilidad del porteador por pérdidas, averías o retraso. Y es que, ciertamente, no se aprecian razones de peso para regular en términos muy distintos la responsabilidad del porteador en el ámbito internacional y en el nacional. Así, se acoge el mismo régimen de causas de exoneración, con la ya clásica distinción entre causas privilegiadas y ordinarias en atención a la existencia o no de facilidades probatorias.

En lo que se refiere a la determinación del punto más allá del cual el porteador deja de ser merecedor de las normas que excluyen o atenúan su responsabilidad, se hace referencia a que el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.

IV

No cabe duda de que la determinación de los sujetos del transporte ha sido, en Derecho español, fuente de continuos problemas, tanto teóricos como prácticos, propiciados por una defectuosa regulación de tales cuestiones. No debe extrañar, por tanto, que la nueva ley dedique especial atención a la determinación de los sujetos del transporte y, de modo muy particular, a los problemas que plantea la intervención en el transporte de varios sujetos.

Con ello se trata, por una parte, de clarificar la posición contractual de los transitarios, operadores de transporte, agencias de transporte y demás personas que intermedien en el transporte, consagrando, en líneas generales, la solución que ya se ofrecía en la normativa de ordenación del transporte terrestre (y, en última instancia, también en el artículo 379 del Código de Comercio), que obligaba a tales intermediarios a contratar el transporte siempre en nombre propio y a asumir la posición del porteador. De otra parte, y ello constituye verdadera innovación, la ley aborda la intervención de diversos sujetos por vía de subcontratación en el transporte y, de modo particular, la cuestión relativa a la determinación de las personas pasivamente legitimadas frente a las reclamaciones de responsabilidad, aportando seguridad jurídica en una materia notablemente litigiosa hasta el presente. Se consagra así definitivamente la posición del porteador efectivo.

Aunque breve, igualmente novedosa resulta la regulación que se contiene del contrato de transporte multimodal, cuando uno de los modos empleados sea el terrestre, prestándose especial atención a la responsabilidad por daños en las mercancías y fijándose una solución supletoria para aquellos casos en que no pueda determinarse la fase del trayecto en que sobrevinieron tales daños.

El contrato de transporte se concebía en el Código de Comercio de 1885 como un contrato-viaje, sin tener aparentemente en cuenta que, en gran parte de las ocasiones, los contratos son, en realidad, relaciones contractuales duraderas en el marco de las cuales se lleva a cabo una pluralidad de envíos, en los términos, condiciones y periodicidad que las partes acuerden. Estos contratos de transporte continuado son reconocidos ahora expresamente por la ley, aunque el grueso de la regulación siga girando en torno a los contratos que tienen por objeto un envío concreto.

También incorpora la ley a su articulado la regulación del contrato de mudanza, como transporte que recae sobre un objeto especial y que conlleva unas obligaciones accesorias igualmente especiales.

V

Se ocupa también esta ley de señalar el plazo de prescripción de las acciones derivadas de los contratos de transporte, ajustándolo en la mayor parte de los supuestos a la regla general de un año contemplada en el Código de Comercio, aunque estableciendo reglas específicas de cómputo requeridas por las peculiaridades presentes en el desarrollo y finalización de las operaciones de transporte.

VI

Finalmente, en la disposición final primera de esta ley, se reforma la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, para cumplir los siguientes objetivos:

En primer lugar, colmar una laguna jurídica en relación con la infracción de los viajeros sin título de transporte, conducta hoy carente de tipificación legal como infracción administrativa.

Y en segundo lugar, liberalizar el transporte internacional de viajeros por ferrocarril, de acuerdo con lo exigido en la Directiva 2007/58/CE del Parlamento y del Consejo de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización; directiva cuya incorporación al derecho interno español es obligado se produzca antes del 4 de junio de 2009, fecha límite para su transposición.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de la presente ley es la regulación del contrato de transporte terrestre de mercancías realizado por medios mecánicos con capacidad de tracción propia.

Artículo 2. *Definición y régimen jurídico del contrato.*

1. El contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.

2. El contrato de transporte terrestre de mercancías se regirá por los Tratados internacionales vigentes en España de acuerdo con su ámbito respectivo, las normas de la Unión Europea y las disposiciones de esta ley. En lo no previsto serán de aplicación las normas relativas a la contratación mercantil.

Artículo 3. *Naturaleza dispositiva de la normativa.*

Salvo expresa estipulación contraria de esta ley o de la legislación especial aplicable, las partes podrán excluir determinados contenidos de esta ley mediando el correspondiente pacto. También podrá ser así, respecto de las condiciones generales de los contratos de transportes cuando sus obligaciones resulten más beneficiosas para el adherente.

Artículo 4. *Sujetos.*

1. Cargador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.

2. Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.

3. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

4. Expedidor es el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Artículo 5. *Contratación del transporte en nombre propio.*

1. Los contratos de transporte de mercancías se presuponen celebrados en nombre propio. Excepcionalmente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicado la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata, y que la intermediación se realizó con carácter gratuito.

2. Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre propio.

3. La relación de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transporte con el socio transportista que efectivamente realice el transporte se regirá por lo que al respecto se encuentre determinado en los estatutos de cada cooperativa o sociedad, sin que lo dispuesto en dichos estatutos pueda implicar, en ningún caso, la inaplicación de lo dispuesto en la presente ley en los contratos celebrados por la cooperativa o sociedad de que se trate con terceros.

Los socios de las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte sólo podrán contratar transportes en nombre de la cooperativa a la que pertenecen, quedando ésta obligada como porteador frente al cargador con quien contraten aquéllos.

Artículo 6. *Responsabilidad de los porteadores efectivos.*

1. El porteador que contrate con el cargador responderá frente a éste de la realización íntegra del transporte conforme a lo previsto en esta ley, aún cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte.

2. Cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate, a su vez, la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador, quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en esta ley y en el contrato que con él haya celebrado.

Artículo 7. *Bultos y envíos.*

1. Se entiende por bulto cada unidad material de carga diferenciada que forman las mercancías objeto de transporte, con independencia de su volumen, dimensiones y contenido.

2. Se considera un envío o remesa la mercancía que el cargador entregue simultáneamente al porteador para su transporte y entrega a un único destinatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino.

3. El contrato de transporte puede tener por objeto un solo envío o una serie de ellos.

Artículo 8. *Transporte continuado.*

1. Por el contrato de transporte continuado, el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo.

2. El número, frecuencia, características y destino de los envíos podrán determinarse en el momento de contratar o antes de su inicio.

Artículo 9. *Transporte contratado en el marco de una operación logística.*

Cuando se asuma la obligación de transportar mercancías en el marco de una operación logística de contenido más amplio, los derechos, obligaciones y responsabilidades relativos a dicho transporte se regirán por lo dispuesto en esta ley.

CAPÍTULO II

Documentación del contrato

Artículo 10. *Contenido de la carta de porte.*

1. Cualquiera de las partes del contrato podrá exigir a la otra que se extienda una carta de porte que incluirá las siguientes menciones:

a) Lugar y fecha de la emisión.
b) Nombre y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.
c) Nombre y dirección del porteador y, en su caso, del tercero que reciba las mercancías para su transporte.
d) Lugar y fecha de la recepción de la mercancía por el porteador.
e) Lugar y, en su caso, fecha prevista de entrega de la mercancía en destino.
f) Nombre y dirección del destinatario, así como eventualmente un domicilio para recibir notificaciones.
g) Naturaleza de las mercancías, número de bultos y signos y señales de identificación.
h) Identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.
i) Cantidad de mercancías enviadas, determinada por su peso o expresada de otra manera.
j) Clase de embalaje utilizado para acondicionar los envíos.
k) Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos previsibles relacionados con el transporte.
l) Indicación de si el precio del transporte se paga por el cargador o por el destinatario.
m) En su caso, declaración de valor de las mercancías o de interés especial en la entrega, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 61.
n) Instrucciones para el cumplimiento de formalidades y trámites administrativos preceptivos en relación con la mercancía.

2. La carta de porte podrá contener cualquier otra mención que sea convenida por las partes en el contrato, tales como:

a) La referencia expresa de prohibición de transbordo.
b) Los gastos que el remitente toma a su cargo.
c) La suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía.
d) El valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega.
e) Instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de las mercancías.
f) El plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado.
g) La lista de documentos entregados al transportista.

3. Será necesario emitir una carta de porte para cada envío.
4. Cuando el envío se distribuya en varios vehículos, el porteador o el cargador podrá exigir la emisión de una carta de porte por cada vehículo.
5. En su caso, la carta de porte deberá contener cualquier otra mención que exija la legislación especial aplicable, por razón de la naturaleza de la mercancía o por otras circunstancias.
6. Cuando la parte contratante requerida a formalizar la carta de porte se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1.
7. El cargador y el porteador responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte.

Artículo 10 bis. *Carta de porte en los contratos celebrados con el porteador efectivo.*

1. En los contratos celebrados con el porteador efectivo deberá formalizarse una carta de porte, con efectos probatorios, por cada envío siempre que el precio del transporte sea superior a ciento cincuenta euros, que incluirá las siguientes menciones obligatorias:

a) Nombre o denominación social, NIF y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.

b) Nombre o denominación social y NIF del transportista efectivo.

c) Lugar, fecha y, en su caso, hora de la recepción de la mercancía por el porteador efectivo.

d) Lugar, fecha y, en su caso, hora prevista de entrega de la mercancía en destino.

e) Nombre y dirección del destinatario

f) Naturaleza y masa de las mercancías. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación la masa exacta de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinarla.

g) Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos relacionados con el transporte previstos en el artículo 20, salvo que consten en otro documento contractual por escrito. El precio y los gastos relacionados con el transporte deberán cubrir el total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el porteador para su prestación.

La determinación del coste efectivo podrá realizarse tomando la referencia temporal que mejor se ajuste a las previsiones y estrategia empresarial del porteador.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación en el supuesto de los transportes por carretera en los que no sea exigible el documento de control administrativo regulado en la normativa de transporte, que se regirán por lo dispuesto en el artículo 10 de esta ley.

3. Será de aplicación en los supuestos incluidos en este artículo lo previsto en los apartados 2, 3,4 y 5 del artículo anterior.

4. Cuando la parte contratante requerida a formalizar la carta de porte se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1 de esta ley, y en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

5. El eventual incumplimiento de la obligación establecida en el apartado 1.g) de este artículo sólo producirá los efectos que, en su caso, establezca expresamente la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

6. El cargador contractual y el porteador efectivo responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte, que deberán conservar durante el plazo de un año.

Artículo 11. *Emisión y número de ejemplares de la carta de porte.*

1. La carta de porte se emitirá en tres ejemplares originales, que firmarán el cargador y el porteador.

2. Será válida la firma de la carta de porte por medios mecánicos, mediante estampación de un sello, o por cualquier otro medio que resulte adecuado, siempre que quede acreditada la identidad del firmante.

3. El primer ejemplar de la carta de porte será entregado al cargador, el segundo viajará con las mercancías transportadas y el tercero quedará en poder del porteador.

Artículo 12. *Documentación de la entrega en destino.*

El destinatario podrá exigir que la mercancía le sea entregada junto con el segundo ejemplar de la carta de porte. El porteador podrá exigir al destinatario que le extienda en su ejemplar de la carta de porte, o en documento separado firmado por ambos, un recibo sobre las mercancías entregadas.

Artículo 13. *Irregularidad o inexistencia de la carta de porte.*

1. La ausencia o irregularidad de la carta de porte prevista en el artículo 10 bis no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.

2. La omisión de alguna de las menciones previstas en el artículo 10.1 y 10 bis.1 no privará de eficacia a la carta de porte en cuanto a las incluidas.

Artículo 14. *Fuerza probatoria de la carta de porte.*

1. La carta de porte firmada por ambas partes hará fe de la conclusión y del contenido del contrato, así como de la recepción de las mercancías por el porteador, salvo prueba en contrario.

2. En ausencia de anotación en la carta de porte, o en documento separado firmado por el porteador y el cargador o expedidor, de las reservas suficientemente motivadas del porteador, se presumirá que las mercancías y su embalaje están en el estado descrito en la carta de porte y con los signos y señales en ella indicados.

Artículo 15. *Carta de porte emitida electrónicamente.*

1. Si las partes están de acuerdo, podrán emitir la carta de porte por medios electrónicos con arreglo a la legislación vigente.

2. En este supuesto, la carta de porte deberá consistir en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles.

Artículo 16. *Formalización de los contratos de transporte continuado.*

1. El contrato de transporte continuado se formalizará por escrito, con efectos probatorios, y deberá reflejar el precio como mención obligatoria.

La ausencia de formalización por escrito o la no inclusión del precio no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.

2. Este contrato servirá de marco a las cartas de porte que hayan de emitirse para concretar los términos y condiciones de cada uno de los envíos a que diera lugar.

3. Cuando la parte contratante requerida a formalizar por escrito el contrato se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida de este, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1de esta ley, y con lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

4. A los efectos de lo dispuesto en la normativa reguladora del trabajo autónomo, el contrato de transporte continuado celebrado con un trabajador autónomo económicamente dependiente deberá celebrarse por escrito y de conformidad con dicha normativa.

CAPÍTULO III

Contenido del contrato de transporte de mercancías

Artículo 17. *Idoneidad del vehículo.*

El porteador deberá utilizar un vehículo que sea adecuado para el tipo y circunstancias del transporte que deba realizar, de acuerdo con la información que le suministre el cargador.

Artículo 18. *Puesta a disposición del vehículo.*

1. El porteador deberá poner el vehículo a disposición del cargador en el lugar y tiempo pactados. Si nada se pacta respecto a la hora, el porteador cumplirá su obligación poniendo el vehículo a disposición del cargador con antelación suficiente para que pueda ser cargado el día señalado. Si se trata de un contrato de transporte de mercancías por carretera, y no se hubiere pactado plazo, el transportista cumplirá con su obligación poniendo a disposición el vehículo para su carga antes de las dieciocho horas del día señalado.

2. Si existe pacto expreso previo entre las partes acerca del día y la hora u hora límite para la puesta a disposición del vehículo y el porteador no cumple dicho plazo, el cargador podrá desistir de la expedición de que se trate y buscar inmediatamente otro porteador.

Cuando el cargador haya sufrido perjuicios como consecuencia de la demora, y ésta fuere imputable al porteador, podrá además exigir la indemnización que proceda.

Artículo 19. *Entrega de las mercancías al porteador.*

1. El cargador deberá entregar las mercancías al porteador en el lugar y en el tiempo pactados. En caso de incumplimiento, el cargador le indemnizará en cuantía equivalente al

precio del transporte previsto, o bien le ofrecerá la realización de un transporte de similares características que se encuentre inmediatamente disponible.

2. Si el cargador sólo entrega al porteador una parte de las mercancías deberá, sin perjuicio del pago del precio del transporte de esa parte, abonarle una indemnización igual al precio del transporte de la mercancía no entregada, o bien ofrecerle la inmediata realización de otro transporte de similares características al inicialmente convenido.

Artículo 20. *Sujetos obligados a realizar la carga y descarga.*

1. Las operaciones de carga de las mercancías a bordo de los vehículos, así como las de descarga de éstos, serán por cuenta, respectivamente, del cargador y del destinatario, salvo que antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga se haya pactado por escrito que corresponden al porteador contra el pago de un suplemento respecto del precio del transporte. En ausencia de formalización por escrito de dicho pacto, se presumirá no acordado.

Cuando se realicen por el porteador las operaciones de carga y descarga, la contraprestación pactada deberá reflejarse en la factura de manera diferenciada respecto del precio del transporte.

Las operaciones de estiba y desestiba de las mercancías a bordo de los vehículos serán por cuenta, respectivamente del cargador y del destinatario, salvo que expresamente se asuman por el porteador.

2. El cargador y el destinatario soportarán las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que les corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el apartado anterior.

Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías debidos a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya llevado a cabo por el cargador siguiendo las instrucciones del porteador.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador.

En esta clase de servicios, la estiba y desestiba de las mercancías corresponderán, en todo caso, al porteador. El porteador soportará las consecuencias de los daños causados en las operaciones que le corresponda realizar.

4. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa.

Artículo 21. *Acondicionamiento e identificación de las mercancías.*

1. Salvo que se haya pactado otra cosa, el cargador deberá acondicionar las mercancías para su transporte. Los bultos que componen cada envío deberán estar claramente identificados y señalizados mediante los correspondientes signos, coincidiendo con la descripción de los mismos contenida en la carta de porte.

2. Cuando su naturaleza o las circunstancias del transporte así lo exijan, las mercancías deberán ser entregadas al porteador convenientemente acondicionadas, embaladas y, en su caso, identificadas y señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías.

3. El cargador responderá ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados por defectos en el embalaje de las mercancías, a menos que tales defectos sean manifiestos o ya conocidos por el porteador en el momento de hacerse cargo de las mercancías y no haya hecho las oportunas reservas.

Artículo 22. *Paralizaciones.*

1. Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora hasta que se concluya su carga o descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato.

3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tenga en cuenta la primera hora ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.

Artículo 23. *Documentación de la mercancía.*

1. El cargador deberá adjuntar a la carta de porte o poner a disposición del porteador la documentación relativa a la mercancía que sea necesaria para la realización del transporte y de todos aquellos trámites que el porteador haya de efectuar antes de proceder a la entrega en el punto de destino. A estos efectos, deberá suministrarle la información necesaria sobre la mercancía y los indicados trámites.

2. El porteador no está obligado a verificar si estos documentos o informaciones son exactos o suficientes. El cargador es responsable ante el porteador de todos los daños que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en caso de culpa por parte del porteador.

3. El porteador responderá de las consecuencias derivadas de la pérdida o mala utilización de los citados documentos. En todo caso, la indemnización a su cargo no excederá de la que correspondería en caso de pérdida de la mercancía.

Artículo 24. *Transporte de mercancías peligrosas.*

1. Si el cargador entrega al porteador mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que representan, indicándole las precauciones a tomar. En caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, recaerá sobre el cargador o destinatario la carga de la prueba de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.

2. El porteador que no haya sido informado de la peligrosidad de las mercancías no estará obligado a continuar el transporte y podrá descargarlas, depositarlas, neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. El porteador deberá comunicarlo inmediatamente al cargador, el cual asumirá los gastos y daños derivados de tales operaciones.

Artículo 25. *Reconocimiento externo.*

1. En el momento de hacerse cargo de las mercancías, el porteador deberá comprobar su estado aparente y el de su embalaje, así como la exactitud de las menciones de la carta de porte relativas al número y señales de los bultos.

2. Los defectos apreciados se anotarán por el porteador en la carta de porte, mediante la formulación singularizada de reservas suficientemente motivadas.

3. El porteador que carezca de medios adecuados para verificar la coincidencia del número y las señales de los bultos lo hará constar justificadamente en la carta de porte.

Artículo 26. *Examen de las mercancías.*

1. Cuando existan fundadas sospechas de falsedad en torno a la declaración del cargador, el porteador podrá verificar el peso y las medidas de las mercancías, así como

proceder al registro de los bultos. Si la declaración del cargador resulta cierta, los gastos derivados de estas actuaciones serán por cuenta del porteador y, en caso contrario, del cargador.

2. El cargador podrá asimismo exigir la realización de todas o alguna de estas comprobaciones y el porteador accederá a ello con tal que el peticionario asuma expresamente el pago de los gastos a que den lugar.

3. Este tipo de comprobaciones se llevará a cabo por el porteador en presencia del cargador o sus auxiliares. No siendo ello posible, el reconocimiento y registro de los bultos se hará ante Notario o con asistencia del Presidente de la Junta Arbitral del Transporte competente o persona por él designada.

4. El resultado del reconocimiento se hará constar en la carta de porte o mediante acta levantada al efecto.

Artículo 27. *Rechazo de bultos.*

1. El porteador podrá rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados o identificados para el transporte, que no vayan acompañados de la documentación necesaria o cuya naturaleza o características no coincidan con las declaradas por el cargador. El porteador comunicará inmediatamente al cargador este rechazo.

2. De igual modo, el porteador podrá supeditar la admisión de los bultos a la aceptación de las reservas que se proponga formular en la carta de porte, dejando constancia de los defectos apreciados.

Artículo 28. *Custodia y transporte.*

1. El porteador está obligado a guardar y conservar las mercancías objeto de transporte desde que las recibe en origen hasta que las entrega en destino, de conformidad con lo estipulado en el contrato y las disposiciones de esta ley.

2. El porteador asume la obligación de conducir a destino las mercancías objeto de transporte para su entrega al destinatario.

Salvo que se hubiese pactado un itinerario concreto, el porteador habrá de conducir las mercancías por la ruta más adecuada atendiendo a las circunstancias de la operación y a las características de las mercancías.

3. El porteador también se obliga a cumplir las demás prestaciones complementarias o accesorias que haya asumido con motivo u ocasión del transporte, en los términos y condiciones pactados en el contrato.

Artículo 29. *Derecho de disposición.*

1. El cargador tiene derecho a disponer de la mercancía, en particular ordenando al porteador que detenga el transporte, que devuelva la mercancía a su origen o que la entregue en un lugar o a un destinatario diferente de los indicados en la carta de porte.

2. Sin embargo, ese derecho de disposición corresponderá al destinatario cuando así se hubiese pactado expresamente. Si el destinatario ejercita este derecho ordenando entregar la mercancía a otra persona, ésta, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario.

Artículo 30. *Ejercicio y extinción del derecho de disposición.*

1. El ejercicio del derecho de disposición está subordinado a las condiciones siguientes:

a) El cargador o el destinatario debe presentar al porteador el primer ejemplar de la carta de porte, en el que constarán las nuevas instrucciones, y resarcirle de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones.

b) La ejecución de las nuevas instrucciones debe ser posible en el momento en que se comuniquen al porteador, sin dificultar la explotación normal de su empresa ni perjudicar a cargadores o destinatarios de otros envíos. En caso contrario, el porteador deberá comunicar inmediatamente la imposibilidad de cumplir tales instrucciones a quien se las dio.

c) Las instrucciones no podrán tener como efecto la división del envío.

2. El porteador que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones anteriormente señaladas, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, responderá de los perjuicios causados por este hecho.

3. El derecho del cargador regulado en este artículo se extingue cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se entregue al destinatario o cuando éste reclame la entrega de la mercancía o haga uso de los derechos que le corresponden en caso de pérdida o retraso en la entrega. A partir de ese momento el porteador deberá someterse a las instrucciones del destinatario.

Artículo 31. *Impedimentos al transporte.*

1. Si el transporte de las mercancías no puede llevarse a cabo en las condiciones que fija el contrato por causas debidamente justificadas, el porteador lo comunicará al cargador solicitándole instrucciones al respecto.

2. A falta de instrucciones, el porteador tomará aquellas medidas razonables y proporcionadas que considere adecuadas para el buen fin de la operación, incluida la de restituir las mercancías a su lugar de origen, depositarlas en almacén seguro o conducirlas a su punto de destino en condiciones diferentes.

3. Los gastos y los perjuicios derivados de la solicitud y ejecución de instrucciones o, en su caso, de la falta de éstas o del retraso en su emisión serán de cuenta del cargador, a no ser que haya habido culpa del porteador.

Artículo 32. *Riesgo de pérdida o daño de las mercancías.*

1. Si, a pesar de las medidas que hayan podido adoptarse, las mercancías transportadas corrieran el riesgo de perderse o de sufrir daños graves, el porteador lo comunicará de inmediato al titular del derecho de disposición solicitándole instrucciones.

2. La persona que hubiera impartido instrucciones asumirá los gastos que se deriven de su solicitud y ejecución, a no ser que haya habido culpa del porteador.

3. El porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente la venta de la mercancía sin esperar instrucciones, cuando así lo justifique la naturaleza o el estado de la mercancía. El producto de dicha venta quedará a disposición de quien corresponda, previa deducción del precio del transporte y de los gastos ocasionados.

Artículo 33. *Lugar y plazo de entrega de la mercancía al destinatario.*

1. El porteador deberá entregar la mercancía transportada al destinatario en el lugar y plazo pactados en el contrato.

En defecto de plazo pactado, la mercancía deberá ser entregada al destinatario dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso.

2. En el transporte ferroviario, en ausencia de acuerdo y sin perjuicio de lo establecido en los apartados 3 y 4, los plazos de transporte no podrán superar los siguientes límites:

a) Para vagones completos:

Plazo de expedición: 12 horas.
Plazo de transporte, por cada fracción indivisible de 400 kilómetros: 24 horas.

b) Para envíos en régimen de paquetería:

Plazo de expedición: 24 horas.
Plazo de transporte, por cada fracción indivisible de 200 kilómetros: 24 horas.

3. En el transporte ferroviario, el porteador podrá ampliar el plazo de duración del transporte en lo estrictamente necesario cuando:

a) Los envíos se transporten por líneas con diferente ancho de vía, por mar o por carretera cuando no exista conexión ferroviaria.

b) Circunstancias extraordinarias entrañen un aumento anormal del tráfico o dificultades anormales de explotación.

4. El plazo de entrega empieza a correr con la recepción de las mercancías para su transporte. Se prorrogará por el tiempo que las mercancías estén paradas por causa no imputable al porteador y su cómputo se suspenderá los días festivos y los inhábiles para circular.

Artículo 34. *Estado de las mercancías en el momento de entrega al destinatario.*

1. La mercancía transportada deberá ser entregada al destinatario en el mismo estado en que se hallaba al ser recibida por el porteador, sin pérdida ni menoscabo alguno, atendiendo a las condiciones y a la descripción de la misma que resultan de la carta de porte.

2. Si el porteador y el destinatario no consiguen ponerse de acuerdo en torno al estado de las mercancías entregadas o a las causas que hayan motivado los daños, podrán disponer su reconocimiento por un perito designado a tal efecto por ellos mismos o por el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte que corresponda.

3. Cuando no se conformen con el dictamen pericial que, en su caso, se hubiese realizado ni transijan de otro modo sus diferencias, cada una de las partes usará de su derecho como corresponda.

Artículo 35. *Derechos del destinatario.*

1. El destinatario podrá ejercitar frente al porteador los derechos derivados del contrato de transporte desde el momento en que, habiendo llegado las mercancías a destino o transcurrido el plazo en que deberían haber llegado, solicite su entrega.

2. El destinatario que se prevalga de lo dispuesto en el apartado anterior estará obligado a hacer efectivo el precio del transporte y los gastos causados o, en caso de disputa sobre estos conceptos, a prestar la caución suficiente.

Artículo 36. *Impedimentos a la entrega.*

1. Cuando no se realice la entrega por no hallarse el destinatario en el domicilio indicado en la carta de porte, por no hacerse cargo de la mercancía en las condiciones establecidas en el contrato, por no realizar la descarga correspondiéndole hacerlo o por negarse a firmar el documento de entrega, el porteador lo hará saber al cargador en el plazo más breve posible y aguardará sus instrucciones.

2. Si el impedimento cesa antes de que el porteador haya recibido instrucciones, entregará las mercancías al destinatario, notificándolo inmediatamente al cargador.

3. El porteador tiene derecho a exigir del cargador el pago de los gastos y perjuicios que le ocasionen la petición y ejecución de instrucciones, así como el retraso o la falta de instrucciones, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.

4. Si surgen impedimentos a la entrega después de que el destinatario haya dado orden de entregar las mercancías a una tercera persona en el ejercicio de su derecho de disposición, el destinatario sustituye al cargador y el tercero al destinatario a efectos de lo dispuesto en este artículo.

5. Si no fuera posible para el transportista solicitar nuevas instrucciones al cargador, o si dichas instrucciones no fueran impartidas por éste en el plazo acordado por las partes, el transportista podrá proceder conforme se establece en el artículo 44 de la presente ley.

Artículo 37. *Pago del precio del transporte.*

1. Cuando nada se haya pactado expresamente, se entenderá que la obligación del pago del precio del transporte y demás gastos corresponde al cargador.

2. Cuando se haya pactado el pago del precio del transporte y los gastos por el destinatario, éste asumirá dicha obligación al aceptar las mercancías.

No obstante, el cargador responderá subsidiariamente en caso de que el destinatario no pague.

Artículo 38. *Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible.*

1. En los transportes por carretera, cuando el precio del combustible hubiese variado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador, así como el obligado al pago incrementarán o reducirán, en su caso, el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera.

La variación respecto del precio inicialmente pactado se reflejará en la factura de manera desglosada, salvo que expresamente se hubiera recogido en el contrato otra forma de reflejar este ajuste.

Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de combustible tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías.

2. La previsión del apartado anterior estará condicionada a que el precio del combustible hubiera experimentado una variación igual o superior al 5 por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado un umbral menor previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

En los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, salvo que se pacte otra periodicidad menor.

3. El pacto en contrario a lo dispuesto en este artículo se considerará nulo.

Artículo 39. *Obligación de pago del precio y los gastos del transporte.*

1. Cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y puestas las mercancías a disposición del destinatario.

2. En caso de ejecución parcial del transporte, el porteador sólo podrá exigir el pago del precio y los gastos en proporción a la parte ejecutada, siempre que ésta reporte algún beneficio para el deudor.

No obstante, el porteador conservará su derecho al cobro íntegro cuando la inejecución se haya debido a causas imputables al cargador o al destinatario.

3. En los contratos de transporte continuado, si las partes hubiesen acordado el pago periódico del precio del transporte y de los gastos relativos a los sucesivos envíos, dicho pago no será exigible hasta el vencimiento del plazo convenido.

4. En defecto de pacto entre las partes sobre la fijación del precio del transporte, el precio del transporte será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en el momento y lugar en el que el porteador haya de recibir las mercancías. En ningún caso se presumirá que el transporte es gratuito.

Artículo 40. *Enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte.*

1. Si llegadas las mercancías a destino, el obligado no pagase el precio u otros gastos ocasionados por el transporte, el porteador podrá negarse a entregar las mercancías a no ser que se le garantice el pago mediante caución suficiente.

2. Cuando el porteador retenga las mercancías, deberá solicitar al órgano judicial o a la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago.

Artículo 41. *Demora en el pago del precio.*

1. En todo caso, sin perjuicio de lo dispuesto en los dos artículos anteriores, el obligado al pago del transporte incurrirá en mora en el plazo de treinta días, en los términos previstos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

2. Cuando la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se preste a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los treinta días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega de las mercancías en destino.

3. El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, señala el artículo 9 de la Ley 3/2004.

Asimismo, carecerá de efecto el pacto en contrario cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo puede mostrar su aceptación o rechazo global.

Artículo 42. *Entrega contra reembolso.*

1. Cuando se haya pactado que la mercancía sólo puede ser entregada al destinatario a cambio de que éste pague una cantidad de dinero, el porteador deberá percibirla en efectivo o por otro medio expresamente autorizado. Si el destinatario no hace efectivo el reembolso, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 36 en relación con los impedimentos a la entrega.

2. Recibido el reembolso, el porteador deberá entregar lo cobrado al cargador o a la persona designada por éste en el plazo de diez días, salvo que se haya pactado otro mayor.

3. El porteador que entregue la mercancía sin cobrar la cantidad pactada responderá frente al cargador hasta el importe del reembolso, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el destinatario.

4. La entrega contra reembolso podrá concertarse tanto cuando sea el destinatario el obligado al pago del precio del transporte como cuando lo sea el cargador.

Artículo 43. *Extinción de los contratos de transporte continuado.*

1. Los contratos de transporte continuado que tengan un plazo de duración determinado se extinguirán por el transcurso del mismo, salvo prórroga o renovación. Si no se hubiera determinado plazo se entenderá que han sido pactados por tiempo indefinido.

2. Los contratos pactados por tiempo indefinido se extinguirán mediante la denuncia hecha de buena fe por cualquiera de las partes, que se notificará a la otra por escrito, o por cualquier otro medio que permita acreditar la constancia de su recepción, con un plazo de antelación razonable, que en ningún caso podrá ser inferior a treinta días naturales.

CAPÍTULO IV

Depósito y enajenación de mercancías

Artículo 44. *Depósito de las mercancías en los supuestos de impedimentos al transporte o a la entrega.*

1. En los casos previstos en los artículos 31 y 36 de esta ley, el porteador podrá o bien descargar inmediatamente las mercancías por cuenta de quien tenga derecho sobre las mismas, haciéndose cargo de su custodia, en cuyo caso se mantendrá el régimen de responsabilidad establecido en el capítulo siguiente; o bien entregar las mercancías en depósito a un tercero, supuesto en el que sólo responderá por culpa en la elección del depositario.

Podrá asimismo optar por solicitar la constitución del depósito de la mercancía ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente. Este depósito surtirá para el porteador los efectos de la entrega, considerándose terminado el transporte.

2. En cualquiera de los casos anteriores, el porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente la enajenación de las mercancías, sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre aquéllas, si así lo justifican su naturaleza perecedera o el estado en que se encuentren o si los gastos de custodia son excesivos en relación con su valor. Cuando no se den tales circunstancias, el porteador sólo podrá solicitar la enajenación de las mercancías si en un plazo razonable no ha recibido de quien tiene el

poder de disposición sobre aquéllas instrucciones en otro sentido cuya ejecución resulte proporcionada a las circunstancias del caso.

3. En el caso del transporte de paquetería o similar en que no se haya realizado declaración de valor, el porteador que haya optado por descargar la mercancía podrá entender abandonado el correspondiente envío si, transcurridos tres meses desde la fecha en que por primera vez intentó su entrega al destinatario, no ha recibido de quien tuviera el poder de disposición sobre aquél instrucciones al respecto.

En este caso, el porteador podrá ocuparlo y proceder a la enajenación de la mercancía, aplicando el producto de la venta a cubrir el precio y los gastos del transporte y los gastos de almacenaje que se hubieran generado hasta ese momento. En caso de que el valor venal de la mercancía fuera ínfimo, el porteador podrá destruirla y reclamar contra el cargador el importe total de lo debido por razón del transporte y del almacenaje. Para todo lo anterior, el porteador podrá abrir e inspeccionar los bultos cuyo transporte se le hubiera encomendado. El abandono del envío por parte de quien tuviera el poder de disposición sobre el mismo, no perjudicará al porteador quien, tanto en el caso de ocupación y enajenación como en el de destrucción del envío, quedará libre de cualquier reclamación formulada por terceros que sostengan algún derecho sobre la mercancía.

4. En todos los supuestos contemplados en este artículo las mercancías quedan afectas a las obligaciones y gastos resultantes de estas operaciones y del contrato de transporte.

Artículo 45. *Aplicación del resultado de la venta.*

El producto de la venta de las mercancías enajenadas en las condiciones indicadas en los artículos 32, 40 y 44 deberá ser puesto a disposición del que tiene derecho sobre ellas, una vez descontados los gastos causados y las obligaciones que deriven del contrato de transporte. Si esas cantidades fueran superiores al producto de la venta, el porteador podrá reclamar la diferencia.

CAPÍTULO V

Responsabilidad del porteador

Artículo 46. *Carácter imperativo.*

1. Las disposiciones de este capítulo tienen carácter imperativo.

2. Las cláusulas contractuales que pretendan reducir o aminorar el régimen de responsabilidad del porteador previsto en esta ley, serán ineficaces y se tendrán por no puestas.

Artículo 47. *Supuestos de responsabilidad.*

1. El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento de su recepción para el transporte hasta el de su entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte conforme a lo previsto en esta ley.

A estos efectos, se considerarán también como mercancías los contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías utilizados en el transporte cuando hubiesen sido aportados por el cargador.

2. A falta de regulación específica, el incumplimiento por el porteador de otras obligaciones derivadas del contrato de transporte se regirá por las normas generales de la responsabilidad contractual.

3. El porteador responderá de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.

4. Los administradores de la infraestructura ferroviaria sobre la que se realice el transporte se considerarán, a estos efectos, auxiliares del porteador.

Artículo 48. *Causas de exoneración.*

1. El porteador no responderá de los hechos mencionados en el artículo anterior si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por culpa del cargador o

del destinatario, por una instrucción de éstos no motivada por una acción negligente del porteador, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

2. En ningún caso podrá alegar como causa de exoneración los defectos de los vehículos empleados para el transporte.

3. Cuando el daño sea debido simultáneamente a una causa que exonera de responsabilidad al porteador y a otra de la que deba responder, sólo responderá en la medida en que esta última haya contribuido a la producción del daño.

Artículo 49. *Presunciones de exoneración.*

1. El porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que, atendidas las circunstancias del caso concreto, la pérdida o avería han podido resultar verosímilmente de alguno de los siguientes riesgos:

a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre.

b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías, a causa de las cuales éstas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños.

c) Manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas, respectivamente, por el cargador o por el destinatario, o personas que actúen por cuenta de uno u otro.

d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías, debidas especialmente a rotura, moho, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, merma, derrame, desecación, o acción de la polilla y roedores.

e) Deficiente identificación o señalización de los bultos.

f) Transporte de animales vivos en las condiciones previstas en el artículo siguiente.

2. No obstante, el legitimado para reclamar podrá probar que el daño no fue causado, en todo o en parte, por ninguno de tales riesgos. Cuando resulte probado que el daño fue parcialmente causado por una circunstancia imputable al porteador, éste sólo responderá en la medida en que la misma haya contribuido a la producción del daño.

Artículo 50. *Transporte de animales vivos.*

En los transportes de animales vivos el porteador tan sólo podrá invocar a su favor la presunción de exoneración del artículo anterior cuando pruebe que, teniendo en cuenta las circunstancias del transporte, ha adoptado las medidas que normalmente le incumben y ha seguido las instrucciones especiales que le pudieran haber sido impartidas.

Artículo 51. *Transporte con vehículos especialmente acondicionados.*

Cuando el transporte haya sido contratado para realizarse por medio de vehículos especialmente acondicionados para controlar la temperatura, la humedad del aire u otras condiciones ambientales, el porteador tan sólo podrá invocar en su favor la presunción de que la causa de la pérdida o avería fue la naturaleza de las mercancías cuando pruebe que ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo, y que se ha sometido a las instrucciones especiales que, en su caso, le hayan sido impartidas.

Artículo 52. *Indemnización por pérdidas.*

En caso de pérdida total o parcial de las mercancías, la cuantía de la indemnización vendrá determinada por el valor de las no entregadas, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte.

Artículo 53. *Indemnización por averías.*

1. En caso de averías, el porteador estará obligado a indemnizar la pérdida de valor que experimenten las mercancías. La indemnización equivaldrá a la diferencia entre el valor de las mercancías en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en idéntico tiempo y lugar.

2. Cuando las averías afecten a la totalidad de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la debida en caso de pérdida total.

3. Cuando las averías ocasionen la depreciación de tan sólo una parte de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la cantidad que correspondería en caso de pérdida de la parte depreciada.

Artículo 54. *Supuestos de equiparación a pérdida total.*

1. El destinatario podrá rehusar hacerse cargo de las mercancías cuando le sea entregada tan sólo una parte de las que componen el envío y pruebe que no puede usarlas sin las no entregadas.

2. Idéntico derecho asistirá al destinatario en los casos de averías, cuando las mismas hagan que las mercancías resulten inútiles para su venta o consumo, atendiendo a la naturaleza y uso corriente de los objetos de que se trate.

3. También podrán considerarse perdidas las mercancías cuando hayan transcurrido veinte días desde la fecha convenida para la entrega sin que ésta se haya efectuado; o, a falta de plazo, cuando hubiesen transcurrido treinta días desde que el porteador se hizo cargo de las mercancías.

Artículo 55. *Valor de las mercancías.*

El valor de las mercancías se determinará atendiendo al precio de mercado o, en su defecto, al valor de mercancías de su misma naturaleza y calidad. En caso de que las mercancías hayan sido vendidas inmediatamente antes del transporte, se presumirá, salvo pacto en contrario, que su valor de mercado es el precio que aparece en la factura de venta, deducidos el precio y los demás costes del transporte que, en su caso, figuren en dicha factura.

Artículo 56. *Indemnización por retraso.*

En caso de retraso, se indemnizará el perjuicio que se pruebe que ha ocasionado dicho retraso.

Artículo 57. *Límites de la indemnización.*

1. La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.

2. La indemnización por los perjuicios derivados de retraso no excederá del precio del transporte.

3. En caso de concurrencia de indemnizaciones por varios de estos conceptos, el importe total a satisfacer por el porteador no superará la suma debida en caso de pérdida total de las mercancías.

Artículo 58. *Reembolso de otros gastos.*

1. En caso de pérdida o avería total, además de la indemnización a que haya lugar, serán reintegrados en su totalidad el precio del transporte y los demás gastos devengados con ocasión del mismo. Si la pérdida o avería es parcial, se reintegrarán a prorrata.

2. En ambos casos, los gastos de salvamento en que haya incurrido el cargador o destinatario se reintegrarán también, siempre que hayan sido razonables y proporcionados.

3. No se resarcirá ningún otro daño o perjuicio.

Artículo 59. *Recuperación de las mercancías perdidas.*

1. El que haya sido indemnizado por la pérdida de las mercancías podrá pedir por escrito, en el momento de recibir la indemnización, que se le avise inmediatamente en caso de que reaparezcan en el período de un año. El porteador le extenderá un recibo haciendo constar su petición.

2. En el plazo de treinta días desde el aviso, se podrá exigir la entrega de las mercancías reaparecidas, previo pago de las cantidades previstas en la carta de porte, si la hubiere, y la

restitución de la indemnización recibida, deducción hecha de los gastos resarcibles, todo ello sin perjuicio del derecho a la indemnización por retraso en la entrega conforme a esta ley.

3. En defecto de petición de aviso o de instrucciones para la entrega o cuando la mercancía reaparezca después de un año contado desde el pago de la indemnización, el porteador dispondrá libremente de la mercancía.

Artículo 60. *Reservas.*

1. El destinatario deberá manifestar por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares describiendo de forma general la pérdida o avería en el momento de la entrega. En caso de averías y pérdidas no manifiestas, las reservas deberán formularse dentro de los siguientes siete días naturales a la entrega.

Cuando no se formulen reservas se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías se entregaron en el estado descrito en la carta de porte.

2. La reserva no será necesaria cuando el porteador y el destinatario hayan examinado la mercancía conjuntamente y estuvieran de acuerdo sobre su estado y las causas que lo motivan.

A falta de acuerdo, podrán proceder al reconocimiento de las mercancías conforme a lo dispuesto en el artículo 26.3.

3. El retraso tan sólo dará lugar a indemnización cuando se hayan dirigido reservas escritas al porteador en el plazo de veintiún días desde el siguiente al de la entrega de las mercancías al destinatario.

4. Las reservas por pérdidas, averías o retraso que deban dirigirse al porteador, podrán realizarse tanto ante éste como ante el porteador efectivo y surtirán efecto frente a ambos. Si las reservas se dirigen exclusivamente a uno de los porteadores, éste estará obligado a comunicárselo al otro. En caso contrario, aquél responderá frente a éste de los daños y perjuicios que le cause tal falta de comunicación.

Artículo 61. *Declaración de valor y de interés especial en la entrega.*

1. El cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto siempre que sea superior a él.

2. Igualmente el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega de las mercancías, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en el artículo 57.1. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes.

Artículo 62. *Pérdida del beneficio de limitación.*

No se aplicarán las normas del presente capítulo que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.

Artículo 63. *Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.*

El régimen de responsabilidad previsto en este capítulo será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños y perjuicios derivados del transporte, con independencia de cuál sea el procedimiento a través del que se ejercite o su fundamento contractual o extracontractual, tanto si se hace valer frente al porteador como si se dirige contra sus auxiliares.

CAPÍTULO VI

Porteadores sucesivos

Artículo 64. *Contrato con porteadores sucesivos.*

1. Cuando diversos porteadores se obliguen simultáneamente, en virtud de un único contrato documentado en una sola carta de porte, a ejecutar sucesivos trayectos parciales de un mismo transporte, todos ellos responderán de la ejecución íntegra de éste, de acuerdo con las disposiciones de la carta de porte.

2. El segundo y los subsiguientes porteadores quedarán obligados en tales términos a partir del momento en que el porteador precedente les haga entrega material de las mercancías y de la carta de porte, en la que deberá haberse hecho constar su nombre y domicilio, y hayan entregado a aquél un recibo firmado y fechado en el que conste su aceptación de ambas.

3. Cuando el porteador que reciba las mercancías de otro precedente considere necesario formular alguna reserva, deberá hacerla constar en el segundo ejemplar de la carta de porte, así como en el recibo en que conste su aceptación.

Artículo 65. *Ejercicio de reclamaciones.*

En el supuesto del artículo anterior, las acciones derivadas del contrato únicamente podrán dirigirse contra el primer porteador, contra el último o contra el que haya ejecutado la parte del transporte en cuyo curso se ha producido el hecho en que se fundamenta la acción. Este derecho de opción se extinguirá desde el momento en que el demandante ejercite su acción contra uno de ellos. La acción puede interponerse contra varios porteadores a la vez.

Artículo 66. *Acción de repetición entre porteadores sucesivos.*

1. El porteador que se haya visto obligado a pagar una indemnización en virtud de lo dispuesto en los artículos 64 y 65 tiene derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra el resto de los porteadores que hayan participado en la ejecución del contrato, imputándose el coste de la indemnización conforme a las siguientes reglas:

a) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a un único porteador, éste habrá de soportar el coste total de la indemnización.

b) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a varios porteadores, cada uno de ellos deberá soportar una parte del coste de la indemnización proporcional a su cuota de responsabilidad; si no cabe valorar dicha responsabilidad, el coste se repartirá en proporción al precio que a cada uno corresponda por el transporte.

c) Si no se puede determinar quiénes son los porteadores responsables, el coste de la indemnización se repartirá entre todos los que hayan intervenido en el transporte de forma proporcional al precio que corresponda por éste.

d) Si uno de los porteadores obligado a asumir total o parcialmente el coste de la indemnización es insolvente, la parte que le corresponda y que no haya sido pagada se repartirá entre los demás obligados en proporción a su participación en el precio del transporte.

2. El porteador contra el que se ejercite el derecho de repetición no podrá formular protesta o promover discusión por el hecho de que el porteador contra el que se presentó la reclamación haya pagado la indemnización cuando ésta hubiera sido fijada por decisión judicial o arbitral y se le hubiere informado debidamente del proceso y de su derecho a intervenir en el mismo.

CAPÍTULO VII

Transporte multimodal

Artículo 67. *Definición.*

A efectos de esta ley, se denomina multimodal el contrato de transporte celebrado por el cargador y el porteador para trasladar mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre, con independencia del número de porteadores que intervengan en su ejecución.

Artículo 68. *Regulación.*

1. El contrato de transporte multimodal se regirá por la normativa propia de cada modo, como si el porteador y el cargador hubieran celebrado un contrato de transporte diferente para cada fase del trayecto.
2. La protesta por pérdidas, averías o retraso, se regirá por las normas aplicables al modo de transporte en que se realice o deba realizarse la entrega.
3. Cuando no pueda determinarse la fase del trayecto en que sobrevinieron los daños, la responsabilidad del porteador se decidirá con arreglo a lo establecido en la presente ley.

Artículo 69. *Normas aplicables a supuestos especiales.*

1. Cuando se haya pactado la realización del transporte por dos o más modos determinados y se utilice en la operación sólo uno de ellos o bien otro u otros diferentes a los acordados, se aplicará el régimen de responsabilidad del porteador correspondiente a aquél modo de transporte de entre los contratados que resulte más beneficioso para el perjudicado.
2. Asimismo, cuando se haya contratado un transporte terrestre y se realice por otro u otros modos diferentes, se aplicará el régimen de responsabilidad correspondiente a aquél modo de transporte, el terrestre o el efectivamente utilizado, que resulte más beneficioso para el perjudicado.
3. En los casos en que el contrato no especifique el modo de transporte y éste se ejecute por vía terrestre, se aplicarán las normas correspondientes a dicho modo. Cuando en idéntico supuesto el transporte se realice por diversos modos, siendo uno de ellos terrestre, se aplicarán las normas establecidas en esta ley.

Artículo 70. *Contrato de transporte con superposición de modos.*

1. Las normas sobre responsabilidad de esta ley se aplicarán al conjunto del transporte aunque durante su ejecución el vehículo de transporte por carretera, el remolque o el semirremolque sean transportados por un modo distinto, siempre que las mercancías no hayan sido transbordadas. A estos efectos no se tendrán en cuenta los transbordos debidos a impedimentos al transporte en los términos previstos en el artículo 31.
2. No obstante, cuando la pérdida, la avería o el retraso se produzcan durante una fase del transporte distinta de la carretera, por hechos que sólo han podido darse con ocasión del transporte a través de ese otro modo, y que no han sido debidas a un acto u omisión del porteador por carretera, la responsabilidad de este último se regirá por las reglas imperativas aplicables al modo de transporte en que se haya producido el daño.

CAPÍTULO VIII

Normas especiales del contrato de mudanza

Artículo 71. *Objeto del contrato.*

Por el contrato de mudanza el porteador se obliga a transportar mobiliario, ajuar doméstico, enseres y sus complementos procedentes o con destino a viviendas, locales de negocios o centros de trabajo, además de realizar las operaciones de carga, descarga y traslado de los objetos a transportar desde donde se encuentren hasta situarlos en la vivienda, local o centro de trabajo de destino. El resto de las operaciones, como la

preparación, armado o desarmado, embalaje, desembalaje y otras complementarias, quedarán a la voluntad contractual de las partes contratantes.

Artículo 72. *Regulación.*

El contrato de mudanza estará sometido a las normas aplicables al modo de transporte que se utilice en cuanto no se opongan a lo establecido en este capítulo.

Artículo 73. *Documentación del contrato de mudanza.*

1. Antes de iniciar la mudanza, el porteador estará obligado a presentar un presupuesto escrito al cargador en el que consten los servicios que se prestarán, su coste, el coste del presupuesto y el precio total de la mudanza, especificando, en su caso, si los gastos que generen los trámites administrativos o de los permisos que fuera necesario solicitar están o no incluidos. Una vez aceptado por el cargador, el presupuesto hará prueba de la existencia y contenido del contrato.

2. A falta de documento en el que se indiquen los bienes objeto de la mudanza, las partes podrán exigirse mutuamente, antes de iniciar el traslado, la realización y aceptación de un inventario de dichos bienes.

3. Cuando la parte contratante requerida a realizar o aceptar un inventario de los bienes se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18.2 y 19.1.

Artículo 74. *Obligaciones del porteador.*

1. Las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte lo contrario, serán de cuenta del porteador. En los mismos términos, estará obligado a armar, desarmar, embalar, desembalar y colocar en el lugar que se le indique los bienes objeto de la mudanza.

2. El porteador deberá solicitar al cargador información sobre las circunstancias relevantes para la correcta ejecución de la mudanza, tales como las condiciones de acceso a las viviendas, locales y establecimientos para su personal y vehículos.

3. El porteador deberá informar, en su caso, al cargador acerca de las normas administrativas que sean aplicables al traslado pactado, pero no estará obligado a comprobar si los documentos puestos a su disposición son correctos y completos.

4. El porteador deberá informar al cargador acerca de la posibilidad de concertar un contrato de seguro que cubra el riesgo de daños a los bienes objeto de la mudanza. La conclusión del contrato de seguro no libera de responsabilidad al porteador.

No será de aplicación la limitación de responsabilidad del porteador señalada en el artículo 76 cuando éste incumpla la obligación de información anteriormente reseñada.

Artículo 75. *Presunciones de exoneración.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 48, el porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que la pérdida o avería de los bienes objeto de la mudanza ha podido resultar verosímilmente de alguno de los riesgos siguientes:

a) Deficiencias en el embalaje o marcado de los bienes realizado por el cargador.

b) La manipulación efectuada por el cargador.

c) Carga o descarga de bienes cuya dimensión o peso no sea adecuado para los medios de transporte acordados, siempre que el porteador haya avisado al cargador del riesgo de daños y éste hubiera insistido en la ejecución de la prestación.

d) Falsedad o incorrección de la información proporcionada por el cargador.

e) Transporte de animales vivos o de plantas.

f) Naturaleza propia de los bienes objeto de la mudanza.

2. No obstante, el legitimado para reclamar podrá probar que el daño no fue causado, en todo o en parte, por ninguno de tales riesgos. Cuando resulte probado que el daño fue parcialmente causado por una circunstancia imputable al porteador, éste sólo responderá en la medida en que la misma haya contribuido a la producción del daño.

Artículo 76. *Límites de indemnización.*

1. La responsabilidad del porteador por daños o pérdida de los bienes transportados no podrá exceder de veinte veces el Indicador Público de Efectos Múltiples/día por cada metro cúbico del espacio de carga necesario para el cumplimiento del contrato.

2. Esta limitación de la responsabilidad no será de aplicación a los daños que, con ocasión de la mudanza, puedan sufrir bienes del cargador distintos de los transportados.

Artículo 77. *Reservas.*

1. La acción por pérdida o avería de los bienes objeto de la mudanza se extingue si el destinatario no manifiesta por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares en el momento de la entrega o, en caso de pérdidas y averías no aparentes, dentro de los siete días siguientes al de la entrega, descontando domingos y festivos.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior no se aplicará cuando el destinatario sea un consumidor y el porteador no le haya informado por escrito, de forma clara y destacada, antes de la entrega, acerca de la forma y plazos en que deberá manifestar las reservas así como de las consecuencias de su ausencia.

CAPÍTULO IX

Prescripción de acciones

Artículo 78. *Carácter imperativo.*

Las normas de este capítulo tienen carácter imperativo.

Artículo 79. *Plazos generales.*

1. Las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado en esta ley prescribirán en el plazo de un año. Sin embargo, en el caso de que tales acciones se deriven de una actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción, el plazo de prescripción será de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará a contarse:

a) En las acciones de indemnización por pérdida parcial o avería en las mercancías o por retraso, desde su entrega al destinatario.

b) En las acciones de indemnización por pérdida total de las mercancías, a partir de los veinte días de la expiración del plazo de entrega convenido o, si no se ha pactado plazo de entrega, a partir de los treinta días del momento en que el porteador se hizo cargo de la mercancía.

c) En todos los demás casos, incluida la reclamación del precio del transporte, de la indemnización por paralizaciones o derivada de la entrega contra reembolso y de otros gastos del transporte, transcurridos tres meses a partir de la celebración del contrato de transporte o desde el día en que la acción pudiera ejercitarse, si fuera posterior.

3. La prescripción de las acciones surgidas del contrato de transporte se interrumpirá por las causas señaladas con carácter general para los contratos mercantiles.

Sin perjuicio de ello, la reclamación por escrito suspenderá la referida prescripción, reanudándose su cómputo sólo a partir del momento en que el reclamado rechace la reclamación por escrito y devuelva los documentos que, en su caso, acompañaron a la reclamación. Una reclamación posterior que tenga el mismo objeto no suspenderá nuevamente la prescripción. En el caso de aceptación parcial de la reclamación, la prescripción se reanudará respecto de la parte aún en litigio.

La prueba de la recepción de la reclamación o de la contestación y devolución de los documentos justificativos, corresponde a la parte que la invoque.

4. Entre porteadores, la prescripción de las acciones de regreso comenzará a contarse a partir del día en que se haya dictado una sentencia o laudo arbitral firme que fije la indemnización a pagar según lo dispuesto en esta ley, y si no existe tal fallo, a partir del día en que el porteador reclamante efectuó el pago.

Disposición adicional primera. *Transporte fluvial.*

Mientras no se regule por ley especial el contrato de transporte fluvial de mercancías, éste quedará sometido a la presente ley.

Disposición adicional segunda. *Encargos en el transporte de viajeros.*

En el transporte de viajeros, cuando el porteador, a cambio de una remuneración, se obligue a transportar a bordo del vehículo cualquier objeto que no guarde relación directa con ninguno de los viajeros que ocupan plaza en el vehículo, dicho transporte se regirá por las normas de esta ley.

Disposición adicional tercera. *Transportes postales.*

La contratación de los servicios de recogida, transporte y distribución de envíos postales en el marco del servicio postal universal se regirá por las normas reguladoras del sector postal y, en lo no previsto por éstas, por la presente ley.

Disposición adicional cuarta. *Aplicación de las causas y presunciones de exoneración en el contrato de auxilio y rescate en carretera.*

En la aplicación de las causas y presunciones de exoneración previstas en esta ley, en el contrato de auxilio y rescate en carretera se tendrá en cuenta la concurrencia de circunstancias de urgencia, protección de la seguridad vial y restablecimiento del tráfico.

Disposición adicional quinta. *Transporte realizado con bicicleta.*

En tanto no se dicten disposiciones reguladoras del contrato de transporte realizado mediante la utilización de bicicleta, éste quedará sujeto a las normas contenidas en la presente ley que le resulten de aplicación.

Disposición adicional sexta. *Aplicación del Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.*

Mediante Acuerdo del Consejo de Ministros podrán, atendiendo a las especiales características del transporte ferroviario y a la progresiva adaptación de los agentes que intervienen en el mismo, adoptarse las exenciones temporales y excepciones previstas en los apartados 4, 5 y 6 del artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, para la plena exigibilidad de las obligaciones que en dicha norma se imponen a las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructura ferroviaria.

Disposición adicional séptima. *Indemnización por paralización del vehículo durante el viaje.*

Cuando fuese necesario valorar el perjuicio que ocasiona a un porteador tener paralizado el vehículo con el que se dedica a la realización profesional de transportes por carretera, como consecuencia de cualquier circunstancia que no le sea imputable, se utilizará como un criterio de referencia el establecido en el artículo 22.3 de esta ley.

Disposición adicional octava. *Facturación del transporte por carretera.*

En todas las facturas referidas a transportes por carretera realizados entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2022, deberá reflejarse de manera desglosada el coste del combustible necesario para la realización del transporte. Para determinar el coste del combustible se tomará como referencia el precio medio semanal del gasóleo de automoción con impuestos que se recoja en el “Oil Bulletin” de la UE para España.

Esta obligación sólo será aplicable en los contratos de transporte que tengan por objeto un único envío.

Disposición adicional novena. *Determinación del coste efectivo individual de prestación del transporte por el porteador efectivo.*

A efectos del cálculo del coste efectivo individual de prestación del transporte recogido en el artículo 10 bis.1.g) de esta ley, será válida la estructura de partidas de costes del observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Disposición transitoria única. *Contratos preexistentes.*

Quedará regulada bajo los términos de esta ley la ejecución de todos los contratos que comience a partir del uno de enero del año siguiente al de la entrada en vigor de esta norma, aunque los mismos se hubieran celebrado con anterioridad.

Disposición derogatoria única. *Derogaciones y vigencias.*

1. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

a) Los artículos 349 a 379, ambos inclusive y, en cuanto afecten al transporte terrestre de mercancías, los artículos 951 y 952 del Código de Comercio de 1885.
b) Las normas recogidas en la legislación sectorial de los transportes por carretera y ferrocarril que se opongan a lo dispuesto en esta ley.
c) Cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a esta ley.

2. En lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley, se declaran vigentes las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, aprobadas por la Orden del Ministerio de Fomento de 25 de abril de 1997, modificada por la Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio. Dicha orden ministerial se adaptará al contenido de la presente ley en el plazo de doce meses a partir de su entrada en vigor.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario.*

Uno. La letra e) del artículo 90.2 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, queda redactada como sigue:

> «e) Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones generales de contratación establecidas que sean de aplicación, así como el uso indebido del título que se posea o viajar en lugares distintos de los habilitados para los viajeros.»

Dos. Se añade una nueva disposición adicional décima en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario con la siguiente redacción:

> **«Disposición adicional décima de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.** *Servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros. Acuerdos marco.*
>
> 1. A partir del 1 de enero de 2010 las empresas ferroviarias tendrán libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros. Para la realización de dichos servicios de transporte será preciso haber obtenido la correspondiente licencia de empresa ferroviaria otorgada por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea. A dicho efecto se entiende por servicio internacional de transporte de viajeros, el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de España y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera. Se entiende por tránsito el paso a través del territorio español que se efectúa sin que se recojan o dejen viajeros y/o sin que haya carga o descarga de mercancías en el mismo.

A partir de la indicada fecha no será aplicable al transporte internacional de viajeros el régimen sobre gestión del transporte ferroviario de viajeros establecido en la disposición transitoria tercera de esta ley.

Durante la realización de los servicios internacionales de transporte de viajeros las empresas ferroviarias podrán recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en la citada Red en las condiciones que se indican a continuación:

a) Que el Comité de Regulación Ferroviaria, a petición de las autoridades competentes o de las entidades ferroviarias interesadas haya determinado previamente que el principal objeto del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros que se pretenda llevar a efecto es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.

b) Asimismo, el Comité de Regulación Ferroviaria determinará, previamente, si el equilibrio económico de un contrato de servicio público ferroviario preexistente puede verse comprometido cuando las estaciones españolas en que se pretenda tomar y dejar viajeros estén afectadas por la realización del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros proyectado.

A tal fin, el Comité de Regulación Ferroviaria, a petición previa del órgano que haya adjudicado el contrato de servicio público, de cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso, del administrador de la infraestructura ferroviaria, o de la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público, efectuará un análisis económico objetivo y de criterios predefinidos.

Las autoridades competentes y las empresas ferroviarias que presten los servicios públicos deberán facilitar al Comité de Regulación Ferroviaria la información suficiente para tomar una decisión.

El Comité estudiará la información facilitada, consultará a todas las partes interesadas y les comunicará su decisión motivada en un plazo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente. El Comité expondrá los motivos de su decisión y precisará dentro de qué plazo y bajo qué condiciones las autoridades competentes, el administrador de infraestructuras ferroviarias, la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público, o la empresa ferroviaria que solicite el acceso, podrán solicitar una revisión de dicha decisión. La decisión tendrá eficacia ejecutiva, y podrá ser recurrida ante la jurisdicción contencioso-administrativa sin perjuicio del derecho a interponer recurso de reposición.

El candidato que se proponga solicitar una capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio internacional de transporte de viajeros informará al administrador de infraestructuras ferroviarias y al Comité de Regulación Ferroviaria.

Con el fin de permitir la evaluación de la finalidad del servicio internacional de transporte de viajeros entre estaciones situadas en distintos Estados miembros, así como el impacto económico potencial en los contratos de servicio público en vigor, el Comité de Regulación Ferroviaria velará por que se informe a la autoridad competente que haya adjudicado un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril definido en un contrato de servicio público, a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso y a las empresas ferroviarias que ejecuten el contrato de servicio público en el trayecto del citado servicio internacional de transporte de viajeros.

2. Las empresas ferroviarias que deseen realizar transporte internacional de viajeros por ferrocarril a partir del 1 de enero de 2010 podrán solicitar al Ministerio de Fomento, desde el día siguiente al de publicación de esta disposición en el Boletín Oficial del Estado, la solicitud de licencia ferroviaria acompañando a tal efecto la documentación justificativa pertinente.

3. Vigencia de los acuerdos marco entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y los candidatos:

a) En principio, los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovable por períodos iguales a la vigencia inicial. En casos concretos podrá acordarse un período mayor o más breve. Todo período superior a cinco años estará

justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos.

b) En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, los acuerdos marco podrán tener un período de vigencia de quince años.

c) Será posible un período de vigencia superior a quince años sólo en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando éstas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual. En dicho caso, las necesidades del candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad –con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias– que se adjudicarán al candidato durante la vigencia del acuerdo marco. En el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada al candidato.

d) No obstante lo anterior, a partir del 1 de enero de 2010 se podrá elaborar un contrato marco inicial con una vigencia de cinco años, renovable una vez, en función de las características de capacidad que utilicen los candidatos que exploten los servicios antes del 1 de enero de 2010, a fin de tener en cuenta las inversiones particulares o la existencia de contratos comerciales.

4. Las resoluciones que, en el marco de lo establecido anteriormente, sean dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria tendrán eficacia ejecutiva y serán vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito ferroviario, siendo las mismas directamente recurribles ante la jurisdicción contencioso administrativa.»

Tres. Se modifica la disposición transitoria segunda de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, con la siguiente redacción:

«Podrán obtener, con arreglo a esta ley, asignación de capacidad de infraestructura, los candidatos nacionales de otros países de la Unión Europea que deseen prestar servicios de transporte ferroviario en España.

En todo caso, las previsiones de esta ley resultarán de aplicación a los referidos candidatos en la fecha en la que expire el plazo para que los Estados miembros de la Unión Europea liberalicen, con arreglo a las directivas comunitarias, cada tipo de servicio.

Se reconoce, asimismo, el derecho de acceso a la Red Ferroviaria de interés General a las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte internacional combinado de mercancías.»

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Esta ley se dicta al amparo de las competencias que el artículo 149.1.6.ª de la Constitución atribuye en exclusiva al Estado en materia de legislación mercantil.

Disposición final tercera. *Condiciones generales de contratación.*

1. El Ministro de Fomento, de acuerdo con esta ley, podrá establecer contratos-tipo o condiciones generales de contratación para las distintas clases de transporte terrestre, en los que se determinen los derechos y obligaciones recíprocas de las partes y las demás reglas concretas de cumplimiento de los contratos singulares.

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

3. En los transportes de viajeros por carretera en vehículos de turismo, así como en los transportes en autobús o por ferrocarril con contratación por asiento, los contratos-tipo o condiciones generales de contratación aprobados por la Administración se aplicarán con

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

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

Disposición final cuarta. *Modificación de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo.*

El segundo párrafo de la disposición transitoria tercera de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo, queda redactado como sigue:

> «El trabajador autónomo en el que concurra la circunstancia de ser económicamente dependiente en el supuesto al que se refiere la disposición adicional undécima y en el supuesto del agente de seguros, deberá comunicarlo al cliente respecto al que adquiera esta condición, en el plazo comprendido desde la entrada en vigor de la presente ley hasta un año después de la entrada en vigor de las citadas disposiciones reglamentarias.»

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 5

Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 308, de 23 de diciembre de 2009
Última modificación: 23 de diciembre de 2014
Referencia: BOE-A-2009-20725

[. . .]

TÍTULO IV

Servicios de transporte y comunicaciones

CAPÍTULO I

Servicios de transporte

[. . .]

Artículo 21. *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 18 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 18.

El precio de los transportes discrecionales de viajeros y mercancías y el de las actividades auxiliares y complementarias de transporte, será libremente fijado por las partes contratantes.

No obstante, cuando una Comunidad Autónoma haya establecido tarifas de obligado cumplimiento para los transportes interurbanos de viajeros en vehículos de turismo que se desarrollen íntegramente en su territorio, éstas serán también de aplicación a cuantos servicios de esta clase se inicien en el mismo, sea cual fuere el lugar en que finalicen.

Tampoco estarán sometidos a tarifas aprobadas por la Administración los transportes regulares de viajeros temporales o de uso especial.»

Dos. Se suprimen los artículos 49 y 50, que quedan sin contenido.

Tres. El artículo 91 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 91.

Las autorizaciones de transporte público discrecional habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

De lo anterior quedarán exceptuadas las autorizaciones de transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo que deberán respetar las condiciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen o destino de los servicios.»

Cuatro. El apartado 1 del artículo 123 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El ejercicio de la actividad de agencia de viaje se regirá por la normativa específica de turismo.»

Cinco. Se suprime el artículo 124, que queda sin contenido.

Seis. El artículo 128 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 128.

El establecimiento de estaciones y centros de transporte estará sujeto al cumplimiento de las condiciones que, por razones de índole urbanística, fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, vengan impuestas, al efecto, por la legislación reguladora de tales materias.»

Siete. Se suprimen los artículos 129, 130, 131 y 132, que quedan sin contenido.

Ocho. El artículo 133 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 133.

1. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas por la legislación reguladora de tales materias.

2. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.»

Nueve. El artículo 134 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 134.

Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta Ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.

El arrendamiento de vehículos con conductor tendrá, a efectos de la legislación de ordenación de los transportes por carretera, la consideración de transporte discrecional de viajeros y su ejercicio estará sujeto a todas las reglas contenidas en esta Ley que resulten de aplicación a dicha clase de transporte.»

Diez. Se suprimen los artículos 135 y 136, que quedan sin contenido.

[. . .]

§ 6

Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 315, de 31 de diciembre de 1996
Última modificación: 31 de diciembre de 2020
Referencia: BOE-A-1996-29117

TÍTULO I

Normas fiscales

[. . .]

CAPÍTULO III

Tasas y prestaciones patrimoniales de carácter público

Sección 1.ª Tasas

[. . .]

Artículo 27. *Tasas que gravan la prestación de servicios y la realización de actuaciones por la Administración en materia de ordenación de los transportes terrestres por carretera.*

Uno. Tasa por otorgamiento, rehabilitación, visado o modificación de las autorizaciones de transporte por carretera y actividades auxiliares y complementarias del mismo.

1. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación por la Administración competente en materia de ordenación de los transportes terrestres por carretera, de los servicios y actuaciones inherentes al otorgamiento, rehabilitación, prórroga, visado o modificación de las autorizaciones para la realización de transportes públicos y privados por carretera, así como de cada una de sus actividades auxiliares y complementarias, definidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. Devengo:

a) La obligación del pago de la tasa nacerá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, la actuación administrativa que constituye el servicio o la actuación administrativa que constituye el hecho imponible de la misma, la cual no se realizará o tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

b) No obstante, en aquellos supuestos en que el servicio o la actuación que constituye el hecho imponible de la tasa se prestase de oficio por la Administración, la obligación del pago

de aquélla nacerá en el momento en que se inicie la prestación del servicio o se realice la actividad, sin perjuicio de la posibilidad de exigir su depósito previo.

3. Sujeto pasivo.

Estarán obligadas al pago de la tasa las personas físicas o jurídicas, incluidas las entidades a que se refiere el artículo 33 de la Ley General Tributaria que soliciten o a quienes se les preste cualesquiera de los servicios y actuaciones que constituyen su hecho imponible.

4. Tarifa.

Los servicios y actuaciones administrativas cuya prestación constituye el hecho imponible de la tasa quedarán gravados de la siguiente manera:

1. Otorgamiento, rehabilitación, prórroga, visado o modificación de las autorizaciones de transporte interior público discrecional y privado complementario:

1.1 Otorgamiento de la autorización: 12,02 euros.
1.2 Rehabilitación de la autorización: 12,02 euros.
1.3 Prórroga, visado o modificación de la autorización: 12,02 euros.
1.4 Expedición de duplicados de la autorización: 4,81 euros.
1.5 Expedición de copias certificadas de la autorización por cada copia: 4,808097 euros.

2. Otorgamiento o renovación de autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso especial: 24,04 euros.
3. Otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional y de cabotaje y expedición de certificados o entrega de documentos de control para la realización de dichos transportes:

3.1 Autorización de transporte internacional de cabotaje:

3.1.1 De validez temporal igual o superior a un año: 96,16 euros
3.1.2 De duración temporal inferior a un año. Por cada mes de validez: 4,808097 euros.
3.1.3 Al viaje: 4,81 euros.
3.1.4 Autorizaciones para establecer una lanzadera. Por cada viaje incluido en la lanzadera: 4,808097 euros.

3.2 Expedición de certificados de cumplimiento de condiciones para realizar el transporte: 4,81 euros.
3.3 Expedición de carnets o documentos de control para realizar el transporte: 4,81 euros.
3.4 Expedición de copias certificadas de la autorización o del certificado de cumplimiento de condiciones. Por cada copia: 4,808097 euros.

4. Otorgamiento, prórroga, visado o modificación de autorizaciones de agencia de transporte de mercancías, transitario o almacenista-distribuidor:

4.1 Otorgamiento de autorizaciones de establecimiento central de agencia de transporte de mercancías, transitario o de almacenista-distribuidor: 12,02 euros.
4.2 Otorgamiento de autorizaciones de establecimiento sucursal de agencia de transporte de mercancías, transitario o almacenista-distribuidor: 12,02 euros.
4.3 Prórroga, visado o modificación de autorizaciones de agencia de transportes de mercancías, transitario o de almacenista-distribuidor: 12,02 euros.
4.4 Expedición o duplicados de la autorización: 4,81 euros.
4.5 Expedición de copias certificadas de la autorización. Por cada copia: 4,808097 euros.

5. Otorgamiento, rehabilitación, prórroga, visado o modificación de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con o sin conductor:

5.1 Otorgamiento de la autorización:

5.1.1 De arrendamiento de vehículos con conductor: 12,02 euros.
5.1.2 De arrendamiento de vehículos sin conductor: 12,02 euros.

5.2 Prórroga, visado o modificación de la autorización: 12,02 euros.

5.3 Rehabilitación de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor: 12,02 euros.
5.4 Expedición o duplicados de la autorización: 4,81 euros.
5.5 Expedición de copias certificadas de la autorización. Por cada copia: 4,808097 euros.

6. Otorgamiento y modificación de autorizaciones especiales de circulación previstas en los artículos 220 a 222 del Código de la Circulación:

6.1 Otorgamiento de la autorización: 3.500 pesetas.
6.2 Modificación de la autorización: 800 pesetas.

Dos. Tasa por reconocimiento de la capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte y auxiliares y complementarias del mismo.

1. Hecho imponible:

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación por la Administración competente en materia de ordenación de los transportes terrestres por carretera, de los servicios y actuaciones encaminados a la comprobación, reconocimiento y acreditación del cumplimiento del requisito de capacitación profesional para el ejercicio de las actividades de transporte y auxiliares y complementarias del mismo.

2. Devengo:

La obligación del pago de la tasa nacerá en el momento en que se presente la correspondiente solicitud del reconocimiento de la capacitación, de presentación a las pruebas o de expedición del certificado, que no se realizarán o tramitarán sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

3. Sujeto pasivo.

Estarán obligadas al pago de la tasa las personas que soliciten la prestación de cualquiera de los servicios y actuaciones que constituyen el hecho imponible de la misma.

4. Tarifa.

Los servicios y actuaciones administrativas cuya prestación constituye el hecho imponible de la tasa quedarán gravados de la siguiente manera:

1. Reconocimiento de la capacitación profesional a las personas previstas en la disposición transitoria primera de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, cuando la misma no se realice de oficio por exigirse la previa solicitud de los interesados.

1.1 Por cada modalidad de transporte o actividad auxiliar para la que se solicita el reconocimiento de la capacitación: 2.800 pesetas.

2. Realización de las pruebas para la obtención del certificado de capacitación profesional.

2.1 Por la presentación a las pruebas relativas a cada una de las modalidades del certificado: 2.800 pesetas.

3. Expedición del certificado de capacitación profesional.

3.1 Para cada modalidad de certificado: 2.800 pesetas.

Tres. Tasa por servicios administrativos.

1. Hecho imponible.

Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación por la Administración competente en materia de ordenación de los transportes terrestres por carretera, de los siguientes servicios administrativos:

Expedición de certificados, con excepción de los previstos en el apartado dos de este artículo.
Legalización, diligencia o sellado de libros y otros documentos obligatorios.

Compulsa de documentos.
Emisión de informe escrito que exija la consulta del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias de Transporte.

2. Devengo.

La obligación del pago de la tasa nacerá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio que constituye el hecho imponible de la misma, que no se realizará o tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

3. Sujeto pasivo.

Estarán obligadas al pago de la tasa las personas físicas o jurídicas, incluidas las entidades a que se refiere el artículo 33 de la Ley General Tributaria que soliciten la prestación de cualquiera de los servicios que constituyen el hecho imponible de la tasa.

4. Tarifa.

Los servicios administrativos cuya prestación constituye el hecho imponible de la tasa quedarán gravados de la siguiente manera:

1. Expedición de certificados: 800 pesetas.
2. Legalización, diligencia o sellado de libros u otros documentos obligatorios: 800 pesetas.
3. Compulsa de documentos. Por cada documento: 400 pesetas.
4. Emisión de informe escrito en relación con los datos que figuren en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias de Transporte.

4.1 En relación con datos referidos a persona, autorización, vehículo o empresa específica: 3.940 pesetas.
4.2 En relación con datos de carácter general o global: 25.000 pesetas.

Cuatro. Tasa por la expedición de las tarjetas del aparato de control (tacógrafo digital) en el sector del transporte por carretera.

1. Hecho imponible. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación por la Administración competente en materia de ordenación de los transportes por carretera de los servicios y actuaciones inherentes a la expedición de las tarjetas del aparato de control (tacógrafo digital) correspondientes a los conductores, a las empresas y a los talleres autorizados para la instalación y calibración del aparato mencionado.
2. Devengo. La obligación del pago de la tasa nacerá en el momento en que se presente la solicitud de expedición de las tarjetas del aparato de control (tacógrafo digital), actuación que no se iniciará o tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.
3. Sujeto pasivo. Estarán obligadas al pago de la tasa las personas físicas o jurídicas, incluidas las entidades a que se refiere el apartado 4 del artículo 35 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que soliciten la expedición de las tarjetas del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso en el sector del transporte por carretera (tacógrafo digital).
4. Tarifa. Los servicios y actuaciones administrativas cuya prestación constituye el hecho imponible de la tasa quedarán gravados de la siguiente manera:
Expedición de las tarjetas del aparato de control (tacógrafo digital) para el sector del transporte por carretera. Por tarjeta: 25 euros.

Cinco. Los sujetos pasivos de las tasas reguladas en el presente artículo están obligados a practicar, en relación con las mismas, las operaciones de autoliquidación tributaria y a realizar el ingreso de su importe en el Tesoro con arreglo a lo previsto en el Reglamento General de Recaudación y su normativa de desarrollo Real Decreto 1684/1990, de 20 de diciembre.
Sin perjuicio de las competencias atribuidas al Ministerio de Economía y Hacienda por el artículo 78 del Reglamento General de Recaudación en relación con las entidades colaboradoras en la recaudación, las funciones gestoras de las tasas, incluida en su caso la tramitación de los expedientes de devolución, así como las relaciones con las entidades

colaboradoras para su recaudación, serán realizadas por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

[. . .]

TÍTULO V

De la acción administrativa

[. . .]

CAPÍTULO II

Acción administrativa en materia de transportes

Artículo 162. *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

Los artículos 38, 56, 147, 148 y 179.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, quedan redactados en la forma que a continuación se expresa:

«Artículo 38.

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

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

Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 500.000 pesetas y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debería haberse iniciado la realización del servicio o actividad contratado.

2. El procedimiento conforme al cual debe sustanciarse el arbitraje se establecerá por el Gobierno, debiendo caracterizarse por la simplificación de trámites y por la no exigencia de formalidades especiales.

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

«Artículo 56.

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

«Artículo 147.

1. Durante la realización de los servicios de transporte por carretera sujetos a la previa obtención de alguno de los títulos habilitantes previstos en esta Ley, deberán

llevarse a bordo del vehículo, debidamente cumplimentados, los documentos de control administrativo que, en su caso, reglamentariamente se determinen. En los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

Los vehículos en que los referidos servicios se realicen deberán, por su parte, encontrarse señalizados mediante los rótulos y distintivos que, para la exacta identificación de las características del servicio o del título habilitante a cuyo amparo se prestan, sean exigidos reglamentariamente.

2. Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en esta Ley deberán cumplimentar y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca a los efectos previstos en el artículo 33.2, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se determine reglamentariamente.»

«Artículo 148.

Los vehículos destinados a la realización de transporte por carretera deberán tener instalado y llevar en funcionamiento durante su prestación el aparato tacógrafo u otros mecanismos de control en los casos en que así se exija reglamentariamente o resulte obligatorio de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa directamente aplicable a la Unión Europea.»

«Artículo 179. *3.*

Para la instalación o aplicación de redes propias de telecomunicación, siempre que estén afectas al tráfico ferroviario o sean compatibles con el mismo, RENFE, ajustándose a los planes y normas técnicas establecidas al efecto, estará facultada para su establecimiento, previa autorización administrativa.»

Artículo 163. *Declaración de porte.*

Queda derogado el artículo 149 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y cuantas referencias a la declaración de porte, así como a las fianzas afectas al cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones dimanantes de las autorizaciones de transporte discrecional por carrera y de actividades auxiliares y complementarias del transporte, se contengan en las normas dictadas para el desarrollo o aplicación de la referida Ley.

[. . .]

§ 7

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. [Inclusión parcial]

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 261, de 31 de octubre de 2015
Última modificación: 29 de junio de 2023
Referencia: BOE-A-2015-11722

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

[. . .]

TÍTULO I

Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

CAPÍTULO I

Competencias

Artículo 4. *Competencias de la Administración General del Estado.*

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas, y además de las que se asignan al Ministerio del Interior en el artículo siguiente, corresponde a la Administración General del Estado:

a) La aprobación de la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial.

b) La previa homologación, en su caso, de los elementos de los vehículos, remolques y semirremolques que afecten a la seguridad vial, así como dictar instrucciones y directrices en materia de inspección técnica de vehículos.

c) La aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial para la movilidad segura y sostenible, en las distintas modalidades de la enseñanza, incluyendo la formación en conducción ciclista y en vehículos de movilidad personal.

d) La determinación del cuadro de las enfermedades y discapacidades que inhabilitan para conducir y los requisitos sanitarios mínimos para efectuar los reconocimientos para su detección, así como la inspección, control y, en su caso, suspensión o cierre de los establecimientos dedicados a esta actividad.

e) La determinación de las drogas que puedan afectar a la conducción, así como de las pruebas para su detección y, en su caso, sus niveles máximos.

f) La coordinación de la prestación de la asistencia sanitaria en las vías públicas o de uso público.

g) La suscripción de tratados y acuerdos internacionales relativos a la seguridad de los vehículos y de sus partes y piezas, así como dictar las disposiciones pertinentes para implantar en España la reglamentación internacional derivada de los mismos.

h) La regulación de aquellas actividades industriales que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial y, en especial, la de los talleres de reparación de vehículos.

i) La regulación del transporte de personas y, especialmente, el transporte escolar y de menores, a los efectos relacionados con la seguridad vial.

j) La regulación del transporte de mercancías, especialmente, el de mercancías peligrosas, perecederas y contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional, a los efectos relacionados con la seguridad vial.

k) La regulación del vehículo automatizado, de conformidad con lo dispuesto en la ley.

Artículo 5. *Competencias del Ministerio del Interior.*

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas y de las previstas en el artículo anterior, corresponde al Ministerio del Interior:

a) La expedición y revisión de los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y psicofísicas y periodicidad que se determinen reglamentariamente, así como la declaración de la nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllos.

b) El canje, de acuerdo con las normas reglamentarias aplicables, de los permisos de conducción y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas expedidos en el ámbito militar y policial por los correspondientes en el ámbito civil, así como el canje, la inscripción o la renovación de los permisos expedidos en el extranjero cuando así lo prevea la legislación vigente.

c) Las autorizaciones de los centros de formación de conductores y de los centros de sensibilización y reeducación vial; la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllas; los cursos de sensibilización y reeducación vial; los certificados de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional en materia de enseñanza de la conducción y reeducación vial, y la acreditación de la destinada al reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

d) La matriculación y expedición de los permisos de circulación de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores, así como la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de dichos permisos, en los términos que reglamentariamente se determine.

e) Las autorizaciones o permisos temporales y provisionales para la circulación de vehículos.

f) Las normas especiales que posibiliten la circulación de vehículos históricos y fomenten la conservación y restauración de los que integran el patrimonio histórico.

g) La retirada de los vehículos de la vía fuera de poblado y la baja temporal o definitiva de la circulación de dichos vehículos.

h) Los registros de vehículos, de conductores e infractores, de profesionales de la enseñanza de la conducción, de centros de formación de conductores, de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores y de manipulación de placas de matrícula, en los términos que reglamentariamente se determine.

i) La vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías.

j) La denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse a la inspección técnica de vehículos, así como a las prescripciones derivadas de

aquélla, y por razón del ejercicio de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

k) La regulación, ordenación y gestión del tráfico en vías interurbanas y en travesías, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las Entidades Locales, y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales.

l) Las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.

m) La autorización de pruebas deportivas que tengan que celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales o travesías, previo informe de las Administraciones titulares de las vías públicas afectadas, e informar, con carácter vinculante, las que vayan a conceder otros órganos autonómicos o municipales, cuando tengan que circular por vías públicas o de uso público en que la Administración General del Estado tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

n) El cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas por razones de seguridad o fluidez del tráfico o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales, en los términos que reglamentariamente se determine.

ñ) La coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, así como las estadísticas de inspección técnica de vehículos, en colaboración con otros organismos oficiales y privados, en los términos que reglamentariamente se determine.

o) La realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica, o por drogas, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

p) **(Suprimida)**

q) La garantía de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores, en todos los ámbitos regulados en esta ley.

r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto.

s) La inspección de los centros y otros operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias establecidas en este artículo.

t) La auditoría de los centros, operadores, servicios y trámites de competencia del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con objeto de supervisar y garantizar el correcto funcionamiento y la calidad de aquéllos, que se llevará a cabo, con arreglo a las normas legales que le sean de aplicación, directamente por empleados públicos formados para estas funciones, o mediante la colaboración de entidades acreditadas.

u) De conformidad con lo dispuesto en la Ley, las normas en materia de tráfico y seguridad vial que deberán cumplir los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizado para su circulación, a excepción de los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos cuyo desarrollo corresponde al Ministerio competente en materia de industria.

[. . .]

TÍTULO V

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Infracciones

[. . .]

Artículo 77. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida, de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.

b) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios.

c) Conducir con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas.

d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.

e) Conducción temeraria.

f) Circular en sentido contrario al establecido.

g) Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas.

h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

i) Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.

j) Incumplir el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11.

k) Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente.

l) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación.

ll) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial.

m) Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.

n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.

ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

p) Instalar inhibidores de radares o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación, de los centros de sensibilización y reeducación vial y de acreditación los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, al cumplimiento del régimen lectivo, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

r) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente

autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.

s) Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

t) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.

u) Utilizar dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente, en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, o colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos.

v) Incumplir las normas en materia de auxilio en vías públicas.

w) Incumplir las normas sobre el uso de los alcoholímetros antiarranque.

x) Arrojar a la vía o sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.

[. . .]

ANEXO I

Conceptos básicos

A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, se entiende por:

1. Conductor. Persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

2. Conductor habitual. Persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesarios, inscrito en el Registro de Conductores e Infractores y previo su consentimiento, se comunica por el titular del vehículo o, en su caso, por el arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo.

3. Conductor profesional. Persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario.

Este concepto sólo será de aplicación en lo que se refiere al sistema del permiso de conducción por puntos.

4. Peatón. Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.

También tienen la consideración de peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

5. Titular de vehículo. Persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro oficial correspondiente.

6. Vehículo. Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.

7. Ciclo. Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.

Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.

8. Bicicleta. Ciclo de dos ruedas.

9. Ciclomotor: Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.

b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

10. Tranvía. Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía.

11. Vehículo para personas de movilidad reducida. Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipara a los ciclomotores de tres ruedas.

12. Vehículo de motor. Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

13. Automóvil. Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.

14. Motocicleta. Tienen la condición de motocicleta los automóviles que se definen a continuación:

a) Motocicletas de dos ruedas. Automóvil de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

b) Motocicletas con sidecar. Automóvil de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

15. Turismo. Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.

16. Autobús o autocar. Automóvil que tenga más de nueve plazas, incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

17. Autobús o autocar articulado. Autobús o autocar compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada. En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí.

La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.

18. Camión. Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, incluido el conductor.

19. Vehículo mixto adaptable. Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

20. Remolque. Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.

21. Remolque ligero. Aquél cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación, se excluyen los agrícolas.

22. Semirremolque. Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.

23. Tractocamión. Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque.

24. Conjunto de vehículos. Tienen la condición de conjunto de vehículos:

a) Vehículo articulado. Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.

b) Tren de carretera. Automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque.

25. Vehículo especial (V.E.). Vehículo, autopropulsado o remolcado, concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo para masas o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.

26. Tractor de obras. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.

27. Tractor de servicios. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.

28. Tractor agrícola. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos, maquinaria o remolques agrícolas.

29. Motocultor. Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.

30. Tractocarro. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.

31. Máquina agrícola automotriz. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.

32. Portador. Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.

33. Máquina agrícola remolcada. Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas que, para trasladarse y maniobrar debe ser arrastrado o empujado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo, que, además, no se consideran vehículos, así como también el resto de la maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kilogramos de masa.

34. Remolque agrícola. Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluyen en esta definición a los semirremolques agrícolas.

35. Tara. Masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.

36. Masa en carga. La masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

37. Masa máxima autorizada (M.M.A.). La masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

38. Masa por eje. La que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

39. Grupo de ejes. Los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem, y tándem triaxial en caso de tres ejes.

40. Luz de carretera o de largo alcance. Luz utilizada para alumbrar una distancia larga de la vía por delante del vehículo.

41. Luz de cruce o de corto alcance. Luz utilizada para alumbrar la vía por delante del vehículo, sin deslumbrar ni molestar a los conductores que vengan en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía.

42. Luz de posición delantera. Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde delante.

43. Luz de posición trasera. Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde detrás.

44. Catadióptrico. Dispositivo utilizado para indicar la presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

No se considerarán catadióptricos:

– Las placas de matrícula retrorreflectantes.

– Las señales retrorreflectantes mencionadas en el ADR.

– Las demás placas y señales retrorreflectantes que deban llevarse para cumplir la reglamentación vigente sobre la utilización de determinadas categorías de vehículos o de determinados modos de funcionamiento.

45. Luz de marcha atrás. Luz utilizada para iluminar la vía por detrás del vehículo y para advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo va, o está a punto de ir, marcha atrás.

46. Luz indicadora de dirección. Luz utilizada para indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor quiere cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.

47. Luz de frenado. Luz utilizada para indicar, a los usuarios de la vía que circulan detrás del vehículo, que el conductor de éste está accionando el freno de servicio.

48. Luz de gálibo. Luz instalada lo más cerca posible del borde exterior más elevado del vehículo y destinada claramente a indicar la anchura total del vehículo. En determinados vehículos y remolques, esta luz sirve de complemento a las luces de posición delanteras y traseras del vehículo para señalar su volumen.

49. Señal de emergencia. El funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección del vehículo para advertir que el vehículo representa temporalmente un peligro para los demás usuarios de la vía.

50. Luz antiniebla delantera. Luz utilizada para mejorar el alumbrado de la carretera en caso de niebla, nevada, tormenta o nube de polvo.

51. Luz antiniebla trasera. Luz utilizada para hacer el vehículo más visible por detrás en caso de niebla densa.

52. Luz de alumbrado interior. Luz destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía.

53. Luz de estacionamiento. Luz utilizada para señalizar la presencia de un vehículo estacionado en zona edificada. En tales circunstancias sustituye a las luces de posición delanteras y traseras.

54. Plataforma. Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada y los arcenes.

55. Calzada. Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

56. Carril. Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

57. Carril para vehículos con alta ocupación. Aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación.

58. Acera. Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

59. Zona peatonal. Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.

60. Refugio. Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.

61. Arcén. Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.

62. Intersección. Nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.

63. Glorieta. Tipo especial de intersección caracterizado por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.

64. Paso a nivel. Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente.

65. Carretera. Vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.

66. Autopista. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal para la exclusiva circulación de automóviles y que tiene las siguientes características:

a) No tener acceso a la misma las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

67. Autovía. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características:

a) Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.

68. Vía para automóviles. Vía reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4, respectivamente.

69. Carretera convencional. Carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.

70. Poblado. Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado.

71. Travesía. Tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.

72. Vía interurbana. Vía pública situada fuera de poblado.

73. Vía urbana. Vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

74. Vía ciclista. Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

75. Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

76. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

77. Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

78. Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

79. Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

80. Detención. Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.

81. Parada. Inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo.

82. Estacionamiento. Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o parada.

[. . .]

§ 8

Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de bonos garantizados, distribución transfronteriza de organismos de inversión colectiva, datos abiertos y reutilización de la información del sector público, ejercicio de derechos de autor y derechos afines aplicables a determinadas transmisiones en línea y a las retransmisiones de programas de radio y televisión, exenciones temporales a determinadas importaciones y suministros, de personas consumidoras y para la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 263, de 3 de noviembre de 2021
Última modificación: 29 de junio de 2023
Referencia: BOE-A-2021-17910

[. . .]

LIBRO SÉPTIMO

Transposición de la Directiva (UE) 2019/1161, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes

Artículo 86. *Objeto y finalidad.*

El presente Libro de este real decreto-ley tiene por objeto garantizar que los poderes adjudicadores y las entidades contratantes definidos en el artículo 88, tengan en cuenta, en la contratación pública relativa a los vehículos de transporte por carretera incluidos en su ámbito de aplicación, los impactos energético y medioambiental de estos durante su vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO_2 y de determinados contaminantes, con la finalidad de promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes y mejorar la contribución del sector del transporte a las políticas en materia de medio ambiente, clima y energía nacionales y de la Unión Europea.

Artículo 87. *Ámbito de aplicación.*

1. El presente Libro será de aplicación a las contrataciones públicas que se realicen a través de:

a) contratos de suministro destinados a la compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra de vehículos de transporte por carretera, adjudicados por poderes adjudicadores o entidades contratantes, cuando se trate de contratos sujetos a regulación armonizada conforme al artículo 21 la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014; o por encima del umbral previsto en el artículo 1 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

b) contratos de servicio público en el sentido definido en el artículo 88 de este real decreto-ley, cuyo objeto sea la prestación de servicios de transporte de pasajeros por carretera, cuando se superen los umbrales establecidos en el artículo 5.4 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo.

c) contratos de servicios incluidos en los códigos CPV que figuran en el siguiente cuadro, cuando se trate de contratos adjudicados por poderes adjudicadores o entidades contratantes, que estén sujetos a regulación armonizada conforme al artículo 22 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, o por encima del umbral previsto en el artículo 1 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero.

Cuadro 1

Códigos del Vocabulario común de contratos públicos (CPV) para determinados contratos de servicios

Código CPV	Descripción
60112000-6	Servicios de transporte por la vía pública.
60130000-8	Servicios especiales de transporte de pasajeros por carretera.
60140000-1	Transporte no regular de pasajeros.
90511000-2	Servicios de recogida de desperdicios.
60160000-7	Transporte de correspondencia por carretera.
60161000-4	Servicios de transporte de paquetes.
64121100-1	Servicios de distribución postal.
64121200-2	Servicios de distribución de paquetes.

2. Los objetivos establecidos en el presente Libro de este real decreto-ley serán aplicables a aquellas contrataciones indicadas en el apartado anterior, respecto de las cuales se haya producido lo siguiente después del 2 de agosto de 2021:

a) El envío al Diario Oficial de la Unión Europea para su publicación del anuncio que sirva como medio de convocatoria de la licitación.

b) La aprobación de los pliegos o documento equivalente en los siguientes casos:

1.º En los procedimientos negociados sin publicidad sujetos a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre o al Real Decreto-Ley 3/2020, de 4 de febrero.

2.º En los procedimientos de adjudicación directa o a través de licitación competitiva a los que se refiere el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007. En defecto de pliego o documento equivalente, en el caso de contratos que sean objeto de adjudicación directa del apartado 1 anterior letra b), se entenderán iniciados en la fecha de la publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea a que obliga el artículo 7.2 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

c) El envío para su publicación del anuncio de convocatoria de la licitación para el establecimiento de un acuerdo marco o de un sistema dinámico de adquisición, en los casos respectivos de contratos basados o de contratos específicos.

d) La aprobación del documento en el que se establezcan las condiciones de contratos de servicio público en el sentido definido en el artículo 88, cuando la prestación se confíe directamente a un operador interno.

3. Este Libro del real decreto-ley no será aplicable a los procedimientos para el establecimiento de acuerdos marco y sistemas dinámicos de adquisición, sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior en relación con sus respectivos contratos basados o contratos específicos.

Artículo 88. *Definiciones.*

A efectos del presente Libro del real decreto-ley, se entenderá por:

1) «Poderes adjudicadores»: las entidades que tengan esta consideración conforme a la Ley 9/2017, de 8 noviembre;
2) «Entidades contratantes»: las entidades contratantes definidas en el artículo 5.2 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero;
3) «Vehículo de transporte por carretera»: un vehículo de la categoría M o N, tal como se define en el artículo 4, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento (UE) 2018/858, del Parlamento europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE:

a) categoría M, que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de pasajeros y su equipaje, dividida en:

i) categoría M1: vehículos de motor que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor, sin espacio para pasajeros de pie, independientemente de que el número de plazas de asiento se limite o no a la plaza de asiento del conductor,
ii) categoría M2: vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima no sea superior a 5 toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie, y
iii) categoría M3: vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima sea superior a 5 toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie;

b) categoría N, que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, dividida en:

i) categoría N1: vehículos de motor cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas,
ii) categoría N2: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12 toneladas, y
iii) categoría N3: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas;

4) «Vehículo limpio»:

a) un vehículo de la categoría M_1, M_2 o N_1 con unas emisiones del tubo de escape máximas expresadas en g CO_2 /km y unas emisiones de contaminantes en condiciones reales de conducción por debajo de un porcentaje de los límites de emisiones aplicables como se establecen en el siguiente cuadro, o bien,

Cuadro 2

Umbrales de emisiones aplicables a los vehículos ligeros limpios

Categorías de vehículos	Hasta el 31 de diciembre de 2025		A partir del 1 de enero de 2026	
	g CO_2 /km	Emisiones de contaminantes atmosféricos (1) en RDE en porcentaje de los límites de emisión (2)	g CO_2 /km	Emisiones de contaminantes atmosféricos (1) en RDE en porcentaje de los límites de emisión (2)
Vehículos M_1.	50	80 %	0	n. d.
Vehículos M_2.	50	80 %	0	n. d.
Vehículos N_1.	50	80 %	0	n. d.

(1) Valores máximos declarados de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) de número de partículas (PN) en #/km, y óxidos de nitrógeno (NO_x) en mg/km, tal como se indica en el punto 48.2 del certificado de conformidad, según lo descrito en el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, en relación con desplazamientos completos y urbanos con emisiones en condiciones reales de conducción.

(2) Los límites de emisión aplicables establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o los que los sucedan.

b) un vehículo de la categoría M_3, N_2 o N_3 que utilice combustibles alternativos, tal como se definen en el artículo 2, puntos 1 y 2, del Real Decreto 639/2016, de 9 de diciembre, por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, excluidos los combustibles fósiles y los biocombustibles producidos a partir de materias primas con riesgo elevado de cambio indirecto del uso de la tierra para las que se observe una expansión significativa de la superficie de producción en tierras con elevadas reservas de carbono, de conformidad con el artículo 26 de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo. En el caso de los vehículos que utilicen gases renovables, biocombustibles líquidos o combustibles renovables sintéticos o parafínicos, esos combustibles no se mezclarán con combustibles fósiles convencionales;

5) «vehículo pesado de emisión cero»: un vehículo limpio, tal como se define en el apartado 4, letra b), del presente artículo, sin motor de combustión interna, o con un motor de combustión interna que emita menos de 1 g CO_2 /kWh, medido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, y sus medidas de aplicación, o que emita menos de 1 g CO_2 /km, medido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, y sus medidas de aplicación.

6) «Contratación pública»: comprende tanto «contratos públicos» en el sentido definido en el artículo 2.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre; como «contratos de servicio público» en el sentido definido en el artículo 2.i) del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007; adjudicados por poderes adjudicadores o por entidades contratantes, independientemente del procedimiento utilizado para su adjudicación (procedimiento de licitación competitivo, adjudicación directa o encargo a un «operador interno» en el sentido del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007).

7) «Contrato de suministro»: en el sentido definido en el artículo 16 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, y en el artículo 2 d) del Real Decreto-Ley 3/2020, de 4 de febrero.

8) «Contrato de servicio público»: en el sentido del artículo 2 letra i) del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

9) «Contrato de servicios»: en el sentido definido en el artículo 17 de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre y en el artículo 2 e) del Real Decreto-Ley 3/2020 de 4 de enero.

Artículo 89. *Vehículos excluidos.*

Quedan excluidos de la aplicación del presente real decreto-ley, los siguientes vehículos:

a) los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 2, letras a), b), y c), y el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) n.º 2018/858: vehículos agrícolas o forestales,

según se definen en el Reglamento (UE) n.° 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo; vehículos de dos o tres ruedas y cuatriciclos, según se definen en el Reglamento (UE) n.° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo; vehículos oruga; y todo vehículo autopropulsado diseñado y fabricado específicamente para realizar determinadas tareas y que, debido a sus características estructurales, no sea adecuado para transportar pasajeros ni mercancías, y que no sea maquinaria montada en el chasis de un vehículo de motor;

b) los vehículos de la categoría M3 distintos de los de clase I (vehículo M3 con una capacidad superior a 22 viajeros además del conductor, construido con zonas para viajeros de pie que permitan el movimiento frecuente de viajeros) y de clase A (vehículo M3 con una capacidad no superior a 22 viajeros, además del conductor, diseñado para transportar viajeros de pie y que esté provisto de asientos y preparado para viajeros de pie), tal como se definen en el artículo 3, puntos 2 y 3, del Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados.

c) los vehículos mencionados en el artículo 2, apartado 2, letra d) (vehículos diseñados y fabricados o adaptados para su uso exclusivo por las fuerzas armadas), y apartado 3, letras a) y b) (vehículos diseñados y fabricados para su uso principalmente en obras o en canteras o en instalaciones portuarias o aeroportuarias, y vehículos diseñados y fabricados o adaptados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos y las fuerzas y cuerpos de seguridad responsables del mantenimiento de la seguridad ciudadana), del Reglamento (UE) 2018/858 y los puntos 5.2 a 5.5 y el punto 5.7 de la parte A del anexo I (vehículos blindados, ambulancias, coches fúnebres, vehículos accesibles en silla de ruedas y grúas móviles) del mismo Reglamento.

Artículo 90. *Objetivos mínimos de contratación pública y distribución de los mismos.*

1. Se establecen como objetivos mínimos a alcanzar los que figuran en el cuadro 3 del Anexo para los vehículos ligeros limpios y en el cuadro 4 del Anexo para los vehículos pesados limpios.

Los objetivos mínimos de contratación pública de vehículos y servicios a que se refiere el artículo 87 por parte de los distintos poderes adjudicadores y entidades contratantes se expresan como porcentajes mínimos de vehículos limpios respecto del total de vehículos de transporte por carretera comprendidos en la suma de todos los contratos contemplados en el artículo 87, perfeccionados dentro de cada período de referencia.

2. En el marco institucional y de gobernanza vigente, corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el impulso y la adopción de las medidas que garanticen el cumplimiento de los objetivos establecidos, de acuerdo con lo previsto en el presente artículo.

A dicho fin, corresponderá al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, atendiendo al calendario previsto en el artículo 10.1 de la Directiva y en el marco de los órganos de cooperación establecidos, determinar el reparto de los objetivos que establece este real decreto-ley, pudiendo tomar en consideración a estos efectos factores tales como las diferencias territoriales en la calidad del aire, la densidad de población, las características de los sistemas de transporte, las políticas de descarbonización del transporte, la reducción de contaminación atmosférica, la capacidad económica o la disponibilidad de fondos comunitarios o nacionales, entre otros que en su caso se acuerden.

3. Se establecen los siguientes períodos de referencia:

a) Primer período de referencia: entre el 2 de agosto de 2021 y el 31 de diciembre de 2025.

b) Segundo período de referencia: entre el 1 de enero de 2026 y el 31 de diciembre de 2030.

c) Tercer y subsiguientes períodos de referencia: por períodos consecutivos de cinco años a partir del 1 de enero de 2031.

4. Si los nuevos objetivos para el período de referencia posterior al 1 de enero de 2030 y posteriores no se adoptan, seguirán aplicándose los objetivos fijados para el segundo

período de referencia, y se calcularán de conformidad con lo dispuesto en los apartados anteriores.

5. En el caso de los contratos contemplados en el artículo 87, apartado 1, letra a), o modificaciones de los mismos, se computará el número de vehículos de transporte por carretera objeto de compra, arrendamiento financiero, alquiler o alquiler con opción de compra en virtud de cada contrato perfeccionado dentro del periodo de referencia que corresponda a efectos de evaluar el cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública.

6. En el caso de los contratos contemplados en el artículo 87, apartado 1, letras b) y c), o modificaciones de los mismos, se computará el número de vehículos de transporte por carretera que se vayan a utilizar para la prestación de los servicios a los que se aplique cada contrato perfeccionado dentro del periodo de referencia que corresponda a efectos de evaluar el cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública.

Los vehículos que se contabilizan para la consecución del objetivo son todos los que se vayan a utilizar para la prestación del servicio, independientemente de si el prestador del servicio compra vehículos nuevos o utiliza otros ya existentes.

7. Los vehículos que, tras su retroadaptación, puedan considerarse vehículos limpios con arreglo al artículo 88, punto 4, o vehículos pesados de emisión cero con arreglo al artículo 88, punto 5, podrán contabilizarse como vehículos limpios o vehículos pesados de emisión cero, respectivamente, a efectos del cumplimiento de los objetivos mínimos de contratación pública.

La retroadaptación se computará en el período que corresponda según la fecha en la que se haga efectiva.

Artículo 91. *Obligaciones de cooperación e información.*

1. En el marco del principio de lealtad institucional que rige las relaciones entre Administraciones Públicas contemplado con carácter básico en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y con la finalidad de que el Estado pueda cumplir con las obligaciones de información respecto a la Comisión Europea establecidas en la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, todas las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, darán cumplimiento a los objetivos de este Libro del real decreto-ley de acuerdo con lo establecido en el artículo 90 y colaborarán con el Estado para su consecución, proporcionando asimismo los datos sobre el número de vehículos y categorías que hayan sido objeto de contratación pública al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Igual obligación tendrán las entidades contratantes no integrantes del Sector Público, las cuales deberán proporcionar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana los datos sobre el número de vehículos y categorías que hayan sido objeto de contratación pública, en los términos que por dicho Ministerio se establezcan.

2. Al objeto de facilitar la recogida de la información correspondiente a los contratos del artículo 87.1 letras a) y c), y del artículo 87.1 b) que conforme al artículo 5.1 del Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 deban ser licitados con sujeción a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre y al Real Decreto-Ley 3/2020, de 4 de febrero, las Comunidades Autónomas que hubieran establecido un sistema de información equivalente a la Plataforma de Contratación del Sector Público publicarán, en la forma establecida en el artículo 347.3, tercer párrafo, de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre en la Plataforma de Contratación del Sector Público aquellos datos que obren en el mismo sobre el número de vehículos y categorías que hayan sido objeto de contratación pública, referidos a las contrataciones de las entidades sujetas a este Libro del real decreto-ley pertenecientes al sector público autonómico; y, en la medida en que publiquen su perfil de contratante en el servicio de información que a tal efecto hubiera establecido la Comunidad Autónoma, también a las contrataciones de las entidades locales de su ámbito territorial.

El Comité de Cooperación en materia de Contratación Pública previsto en el artículo 329 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, podrá adoptar instrucciones referidas a la forma de recoger los datos a que se refiere el apartado 2 en las mencionadas plataformas de

contratación autonómicas a efectos de facilitar el adecuado cumplimiento de las obligaciones de información a la Comisión Europea.

La Plataforma de Contratación del Sector Público pondrá a disposición del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aquellos datos que obren en la misma sobre el número de vehículos y categorías que hayan sido objeto de las contrataciones del artículo 87.1 letras a) y c), así como sobre aquéllas contrataciones del artículo 87.1 b) que por mandato del artículo 5.1 del Reglamento 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, se hayan adjudicado conforme a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre o conforme al Real Decreto-Ley 3/2020, de 4 de febrero.

3. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana recibirá los datos sobre el número de vehículos y categorías que hayan sido objeto de las contrataciones sujetas a este real decreto ley a que se refiere el artículo 87.1 letra b), cuando se hayan adjudicado directamente, o mediante el procedimiento de licitación competitiva regulado en el artículo 5 del Reglamento 1370/2007, o se haya confiado a un operador interno.

A dicho fin, todas las entidades del sector público estatal, autonómico y local comunicarán en formato electrónico a dicho Ministerio los datos sobre el número de vehículos y categorías que hayan sido objeto de las contrataciones a que se refiere el artículo 87.1 letra b), cuando no les resulte de aplicación del artículo 5.1 del Reglamento 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007.

4. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana elaborará los informes a que se refieren los apartados 1 y 2 del artículo 10 de la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, en su versión modificada por la Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019.

Dichos informes deberán remitirse al Ministerio de Hacienda y Función Pública para su integración por la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado en el informe trienal referido en los artículos 328.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, y 126.1 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, a más tardar el 15 de febrero de 2027 y posteriormente cada tres años con la misma fecha límite.

[. . .]

Información relacionada

- El Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, ha sido convalidado por Acuerdo del Congreso de los Diputados, publicado por Resolución de 2 de diciembre de 2021. Ref. BOE-A-2021-20471

§ 9

Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 52, de 2 de marzo de 2022
Última modificación: 10 de noviembre de 2022
Referencia: BOE-A-2022-3290

[. . .]

Disposición adicional primera. *Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana deberá acordar un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte de mercancías por carretera con el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y con las asociaciones más representativas de cargadores.

2. El Código establecerá unos compromisos sobre los que han de fundamentarse las relaciones comerciales entre los diferentes operadores que intervienen en la cadena de contratación, con objeto de facilitar el desarrollo de sus relaciones contractuales, así como la observancia de las mejores prácticas en dichas relaciones. Dichos compromisos incluirán, en todo caso, el establecimiento de niveles máximos de subcontratación, así como el establecimiento de compromisos aplicables a la contratación de transporte a través de intermediarios que presten servicios a través de la sociedad de la información.

3. El Código podrá contener acuerdos específicos de ámbito sectorial, con objeto de poder contemplar con mayor precisión los aspectos propios de aquellos sectores que lo requieran.

4. La adhesión al Código de buenas prácticas mercantiles será voluntaria, si bien desde su adhesión los operadores estarán obligados a que sus relaciones comerciales se ajusten a los compromisos que en el mismo se contengan. El incumplimiento reiterado de tales compromisos supondrá la anulación de la adhesión, de conformidad con lo establecido en el artículo siguiente, en virtud del procedimiento que reglamentariamente se determine.

5. Con objeto de mantener actualizado el contenido del Código, se contemplará en el mismo la constitución de una Comisión de Seguimiento, integrada por representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y representantes del Comité y de las asociaciones de empresas cargadoras, que analizará anualmente los resultados obtenidos en la aplicación del Código y propondrá, en su caso, las modificaciones a introducir para su adaptación a la realidad del momento o la introducción de nuevos compromisos no contemplados anteriormente. Asimismo, la Comisión de Seguimiento podrá proponer la anulación de la adhesión del empresario y la cancelación de la correspondiente adhesión en el Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre, de aquellos operadores de los que se tenga conocimiento que incumplen reiteradamente los términos de su compromiso de adhesión.

6. El contenido del Código respetará, en todo caso, la normativa de defensa de la competencia y será objeto de una publicidad suficiente para su debido conocimiento por el conjunto de operadores implicados.

Disposición adicional segunda. *Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación del transporte terrestre de mercancías.*

1. Se crea en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el Registro Estatal de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre, como instrumento público que agrupará a todas aquellas entidades que se adhieran voluntariamente al Código al que hace referencia la disposición adicional primera. Los operadores que cumplan con lo previsto en el apartado anterior deberán comunicarlo a la Dirección General de Transporte Terrestre, que procederá a su inscripción en el Registro.

Una vez inscritos, podrán utilizar la mención de «Acogido al Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte Terrestre».

2. Se dará publicidad de los operadores que figuren inscritos en el Registro en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Asimismo, dicho Ministerio participará en la promoción del Código entre la ciudadanía.

3. El incumplimiento reiterado del Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación de Servicios de Transporte determinará la anulación de la adhesión del empresario y la cancelación de la correspondiente adhesión.

4. La inscripción de los operadores en el Registro se tendrá en cuenta en la normativa reguladora de las ayudas y subvenciones que se promuevan por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

5. Reglamentariamente se regulará el funcionamiento del Registro y, específicamente, el procedimiento para la anulación de la adhesión y cancelación de la inscripción en el mismo.

Disposición adicional tercera. *Estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga.*

1. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana elaborará un estándar para la certificación de las zonas de carga y descarga en relación con las instalaciones y los servicios disponibles, tanto físicos como digitales, que fijará tanto los aspectos relativos al tratamiento de la mercancía como la calidad de los servicios disponibles para el personal de la instalación y los transportistas de mercancías por carretera.

2. El estándar será sometido a informe de las Comunidades Autónomas, del Comité Nacional del Transporte por Carretera, del Consejo Nacional del Transporte Terrestre y de las asociaciones más representativas de cargadores.

3. Los titulares y/o explotadores de las zonas de carga y descarga podrán voluntariamente certificar el cumplimiento de dicho estándar en relación con sus instalaciones y servicios disponibles, dentro del sistema de gestión de calidad que tuvieran implantado.

Disposición adicional cuarta. *Aplicación al sector del transporte por carretera de las modificaciones del Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril, en materia de desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.*

De conformidad con la disposición transitoria sexta del Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de competencia, prevención del blanqueo de capitales, entidades de crédito, telecomunicaciones, medidas tributarias, prevención y reparación de daños medioambientales, desplazamiento de trabajadores en la prestación de servicios transnacionales y defensa de los consumidores, en materia de desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, las modificaciones de textos legales en materia laboral contenidas en los artículos undécimo a decimocuarto de dicho Real Decreto-ley serán, a partir de la entrada en vigor de esta norma, de aplicación íntegra al sector del transporte por carretera, de acuerdo con las normas especiales previstas en el capítulo V de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, añadido por este real decreto-ley.

Disposición adicional quinta. *Beneficios fiscales aplicables al «Global Mobility Call».*

1. La celebración del «Global Mobility Call» tendrá la consideración de acontecimiento de excepcional interés público a los efectos de lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

2. La duración del programa de apoyo a este acontecimiento abarcará desde la entrada en vigor de este real decreto-ley hasta el 31 de diciembre de 2022.

3. La certificación de la adecuación de los gastos realizados a los objetivos y planes del programa se efectuará de conformidad con lo dispuesto en la citada Ley 49/2002, de 23 de diciembre.

4. Las actuaciones a realizar serán las que aseguren el adecuado desarrollo del acontecimiento. El desarrollo y concreción en planes y programas de actividades específicas se realizarán por el órgano competente de conformidad con lo dispuesto en la citada Ley 49/2002, de 23 de diciembre.

5. Los beneficios fiscales de este programa serán los máximos establecidos en el artículo 27.3 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre.

Disposición adicional sexta. *Régimen fiscal aplicable a la final de la «UEFA Europa League 2022».*

1. El régimen fiscal de la entidad organizadora de la final de la «UEFA Europa League 2022» y de los equipos participantes será el siguiente:

Las personas jurídicas residentes en territorio español constituidas con motivo de la final de la «UEFA Europa League 2022» por la entidad organizadora o por los equipos participantes estarán exentas del Impuesto sobre Sociedades por las rentas obtenidas durante la celebración del acontecimiento y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en él.

Lo establecido en el párrafo anterior se aplicará igualmente en el Impuesto sobre la Renta de no Residentes a los establecimientos permanentes que la entidad organizadora de la final de la «UEFA Europa League 2022» o los equipos participantes constituyan en España con motivo del acontecimiento por las rentas obtenidas durante su celebración y en la medida que estén directamente relacionadas con su participación en él.

Estarán exentas las rentas obtenidas sin establecimiento permanente por la entidad organizadora de la final de la «UEFA Europa League 2022» o los equipos participantes, generadas con motivo de la celebración de la final de la «UEFA Europa League 2022» y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en aquella.

2. Régimen fiscal de las personas físicas que presten servicios a la entidad organizadora o a los equipos participantes será el siguiente:

a) No se considerarán obtenidas en España las rentas que perciban las personas físicas que no sean residentes en España, por los servicios que presten a la entidad organizadora o a los equipos participantes, generadas con motivo de la celebración de la final de la «UEFA

Europa League 2022» y en la medida en que estén directamente relacionadas con su participación en aquella.

b) Las personas físicas que adquieran la condición de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas como consecuencia de su desplazamiento a territorio español con motivo de la final de la «UEFA Europa League 2022» podrán optar por tributar por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes, en los términos y condiciones previstos en el artículo 93 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.

3. El régimen aduanero y tributario aplicable a las mercancías que se importen para afectarlas al desarrollo y celebración de la final de la «UEFA Europa League 2022» será el siguiente:

a) Con carácter general, el régimen aduanero aplicable a las mercancías que se importen para su utilización en la celebración y desarrollo de la final de la «UEFA Europa League 2022» será el que resulte de las disposiciones contenidas en el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión, y demás legislación aduanera de aplicación.

b) Sin perjuicio de lo anterior y con arreglo al artículo 251 del código aduanero de la Unión y al artículo 7 del Convenio relativo a la Importación Temporal, hecho en Estambul el 26 de junio de 1990, las mercancías a que se refiere el número 1 de este apartado que se vinculen al régimen aduanero de importación temporal podrán permanecer al amparo de dicho régimen por un plazo máximo de 24 meses desde su vinculación al mismo, que, en todo caso, expirará, a más tardar, el 31 de diciembre del año siguiente al de la finalización de la final de la «UEFA Europa League 2022».

c) Se autoriza al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria para que adopte las medidas necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este apartado tres.

4. La aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido será la siguiente:

a) Por excepción a lo dispuesto en el número 2.º del apartado uno del artículo 119 bis de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, no se exigirá el requisito de reciprocidad en la devolución a empresarios o profesionales no establecidos en la Comunidad que soporten o satisfagan cuotas del Impuesto como consecuencia de la realización de operaciones relacionadas con la celebración de la final de la «UEFA Europa League 2022».

b) Por excepción de lo establecido en el número 7.º del apartado uno del artículo 164 de la Ley 37/1992, cuando se trate de empresarios o profesionales no establecidos en la Comunidad, Canarias, Ceuta o Melilla, o en un Estado con el que existan instrumentos de asistencia mutua análogos a los instituidos en la Comunidad, no será necesario que nombren un representante a efectos del cumplimiento de las obligaciones impuestas en dicha Ley.

c) Los empresarios o profesionales no establecidos en el territorio de aplicación del Impuesto que tengan la condición de sujetos pasivos y que soporten o satisfagan cuotas como consecuencia de la realización de operaciones relacionadas con la final de la «UEFA Europa League 2022» tendrán derecho a la devolución de dichas cuotas al término de cada periodo de liquidación.

Para dichos empresarios o profesionales, el período de liquidación coincidirá con el mes natural, debiendo presentar sus declaraciones-liquidaciones durante los 20 primeros días naturales del mes siguiente al periodo de liquidación. Sin embargo, las declaraciones-liquidaciones correspondientes al último período del año deberán presentarse durante los treinta primeros días naturales del mes de enero.

Lo establecido en el párrafo anterior no determinará la obligación para dichos empresarios o profesionales de la llevanza de los Libros Registro del Impuesto a través de la Sede Electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a que se refiere el artículo 62.6 del Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, aprobado por el Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre.

Lo dispuesto en este apartado será igualmente aplicable a la entidad organizadora del acontecimiento, a los equipos participantes y a las personas jurídicas a que se refiere esta disposición.

No obstante, cuando se trate de empresarios o profesionales no establecidos en los que concurran los requisitos previstos en los artículos 119 o 119 bis de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, la devolución de las cuotas soportadas se efectuará conforme al procedimiento establecido en dichos artículos y en los artículos 31 y 31 bis del Reglamento del Impuesto, aprobado por el Real Decreto 1624/1992.

d) Respecto a las operaciones relacionadas con los bienes vinculados al régimen de importación temporal con exención total de derechos, a que se alude en el apartado tres anterior, resultará aplicable lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley del Impuesto.

e) El plazo a que se refiere el párrafo g) del apartado 3 del artículo 9 de la Ley del Impuesto será, en relación con los bienes que se utilicen temporalmente en la celebración y desarrollo de la final de la «UEFA Europa League 2022», el previsto en esta disposición.

f) La regla establecida en el apartado dos del artículo 70 de la Ley del Impuesto no resultará aplicable a los servicios del número 1 de este apartado cuando sean prestados por las personas jurídicas residentes en España constituidas con motivo del acontecimiento por la entidad organizadora de la final de la «UEFA Europa League 2022» por los equipos participantes y estén en relación con la organización, la promoción o el apoyo de dicho acontecimiento.

Disposición adicional séptima. *Acuerdos para el suministro de productos farmacéuticos autorizados bajo cualquiera de las modalidades recogidas en el Real Decreto Legislativo 1/2015, de 24 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de garantías y uso racional de los medicamentos y productos sanitarios, para los que exista una necesidad médica no cubierta en la lucha contra la COVID-19.*

Con efectos desde el 1 de enero de 2022 y hasta el 31 de diciembre de 2022, podrán celebrarse en el ámbito de la Administración General del Estado, previo informe del Ministerio de Hacienda y Función Pública, acuerdos para el suministro de productos farmacéuticos autorizados bajo cualquiera de las modalidades recogidas en el Real Decreto Legislativo 1/2015, de 24 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de garantías y uso racional de los medicamentos y productos sanitarios, para los que exista una necesidad médica no cubierta en la lucha contra la COVID-19, sujetos a legislación y jurisdicción extranjeras, a los que no serán de aplicación las previsiones de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, ni tampoco las de la Ley 47/2003,de 26 de noviembre, General Presupuestaria, en cuanto al régimen de pagos anticipados. Asimismo podrán establecerse, en los citados acuerdos, cláusulas de responsabilidad con un régimen distinto al regulado en el Real Decreto Legislativo 1/2015, de 24 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de garantías y uso racional de los medicamentos y productos sanitarios y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Disposición transitoria primera. *Aplicación de la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible en los contratos de transporte continuado vigentes.*

1. Los contratos de transporte continuado vigentes a la entrada en vigor del real decreto-ley que incluyan criterios o fórmulas de revisión del precio del transporte por variación del precio del gasóleo distintos de los establecidos por la Administración en las condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera, o una periodicidad superior a trimestral en la revisión del precio, deberán incorporar los criterios o fórmulas fijados por la Administración y sujetarse a lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en su redacción dada por el presente real decreto-ley, en un plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor del real decreto-ley.

2. En los contratos de transporte continuado vigentes a la entrada en vigor del real decreto-ley que no tuvieran prevista una cláusula de revisión del precio por variación del

precio del gasóleo, será obligatoria la revisión del precio del transporte por la variación del precio del gasóleo en los transportes realizados con posterioridad a la entrada en vigor del real decreto ley, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en su redacción dada por el presente real decreto-ley.

En la actualización del precio del transporte que proceda llevar a cabo, la variable G de la fórmula de revisión de precios fijada por la Administración en las condiciones generales de contratación, se computará desde los doce meses anteriores a la entrada en vigor de este real decreto-ley cuando el inicio del contrato fuera anterior a dicha fecha.

3. La aplicación del artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, en su redacción dada por el presente real decreto-ley a los contratos de transporte que utilicen vehículos propulsados por combustibles distintos del gasóleo, se llevará a cabo desde el momento en el que entren en vigor para estos supuestos los criterios o fórmulas de la Administración aplicables para su cálculo.

Disposición transitoria segunda. *Régimen de ejecución de los programas de políticas activas de empleo regulados por bases reguladoras, convocatorias e instrumentos jurídicos aprobados antes de 31 de diciembre de 2021.*

Durante el año 2022, los contratos temporales vinculados a programas de políticas activas de empleo que respondan a bases reguladoras, convocatorias o instrumentos jurídicos del correspondiente programa, aprobados antes de 31 de diciembre de 2021, podrán concertarse con el plazo previsto en las bases reguladoras, convocatorias o instrumentos jurídicos correspondientes.

Disposición transitoria tercera. *Régimen transitorio aplicable a los programas de colaboración social pendientes de ejecución.*

Las convocatorias de los programas de colaboración social previstas en el artículo 272.2 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, e incluidas en el Plan Anual de Política de Empleo para 2021 pendientes de ejecución, se seguirán realizando en el modelo establecido al efecto (modelo de código 904). Las Administraciones Públicas completarán la prestación o subsidio hasta el importe total de la base reguladora utilizada para el cálculo de la prestación contributiva que hubiese agotado antes de percibir el subsidio. En todo caso, se garantizará el 100 por 100 del salario mínimo interprofesional vigente en cada momento. Asimismo, dichas administraciones públicas deberán ingresar en la Tesorería General de la Seguridad Social las cuotas correspondientes por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Disposición transitoria cuarta. *Régimen transitorio aplicable a la reforma de los artículos 277 y 280 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.*

1. La derogación del apartado 4 del artículo 277 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, prevista en este real decreto-ley, será de aplicación a los subsidios cuyo hecho causante tenga lugar a partir de la entrada en vigor de esta norma.

2. Sin perjuicio de lo anterior, el apartado 4 del artículo 277 y los apartados 2 y 3 del artículo 280 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en la redacción vigente antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley, mantendrán su aplicación para los subsidios de los trabajadores fijos discontinuos cuyo hecho causante haya tenido lugar antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley.

3. A los efectos previstos en esta disposición, se considerará como fecha del hecho causante del subsidio aquella en que se cumpla el plazo de espera de un mes o se produzca la situación legal de desempleo.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el apartado Uno de la Disposición final tercera de la Ley 4/2022, de 25 de febrero, de protección de los consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto-ley.

Disposición final primera. *Título competencial.*

1. Los artículos 1, 2, 4 y 5, la disposición adicional cuarta, la disposición transitoria cuarta y las disposiciones finales quinta y sexta se dictan al amparo de las competencias expresadas en la norma objeto de modificación.

2. El artículo 3 y las disposiciones transitorias segunda y tercera se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.7.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación laboral.

3. Los artículos 6, 7, 8, 9 y 10 se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.18.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, con excepción de aquellos aspectos que conforme a la Disposición final primera de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, hayan sido declarado no básicos.

4. Las disposiciones adicionales primera y segunda se dictan al amparo de la regla 6.ª del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación mercantil.

5. La disposición adicional tercera se dicta al amparo de la regla 13.ª del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

6. La disposición adicional quinta se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 149.1.10.ª y 149.1.14.ª que atribuyen, respectivamente, al Estado competencia exclusiva sobre Régimen aduanero y arancelario; comercio exterior y sobre Hacienda General y Deuda del Estado.

7. La disposición adicional sexta se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.14.ª, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre Hacienda General y Deuda del Estado.

8. La disposición adicional séptima se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16.ª, que atribuye al Estado competencia en materia de bases y coordinación general de la sanidad y legislación sobre productos farmacéuticos.

Disposición final segunda. *Desarrollo reglamentario.*

1. Se habilita al Gobierno y a la persona titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública, en el ámbito de sus competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de este real decreto-ley.

2. Se habilita al titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para adaptar las condiciones generales de contratación de los trasportes de mercancías por carretera a lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final tercera. *Transposición de Directiva.*

Este real decreto-ley incorpora al ordenamiento interno disposiciones de la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) 1024/2012.

Disposición final cuarta. *Mandado de modificación del Reglamento General de Vehículos para la mejora de la sostenibilidad ambiental.*

En el plazo de 9 meses desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley, se modificará el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, de conformidad con los siguientes criterios:

a) Simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares (incluyendo los Eco Combi o Duo Tráiler).

b) Ampliar para determinados tipos de transporte la altura máxima permitida a 4,5 metros: transporte de paja, transporte de animales vivos y suministro de proveedores a industrias en distancias inferiores a 50 kilómetros.

c) Aumentar los ámbitos en los que se pueden utilizar las 44 toneladas para el transporte de mercancías por carretera, mediante el establecimiento de un calendario progresivo de implantación, con la participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera, de acuerdo con las características del parque de vehículos y las masas técnicas máximas admisibles de sus ejes.

[. . .]

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

1. Este real decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado.

2. El artículo 1 apartado once entrará en vigor a los seis meses de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

[. . .]

Información relacionada

- El Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, ha sido convalidado por Acuerdo del Congreso de los Diputados, publicado por Resolución de 17 de marzo de 2022. Ref. BOE-A-2022-4584

§ 10

Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 152, de 26 de junio de 2022
Última modificación: 28 de diciembre de 2023
Referencia: BOE-A-2022-10557

[. . .]

CAPÍTULO II

Medidas en materia de transportes

[. . .]

Sección 2.ª Otras medidas en materia de transportes

[. . .]

Artículo 13. *Modificación temporal de la fórmula aplicable para la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible.*

En la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del combustible que proceda llevar a cabo en los contratos de transporte de mercancías por carretera de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, a partir de la entrada en vigor de este decreto ley se aplicarán, hasta el 31 de diciembre del año en curso, las siguientes fórmulas para su cálculo:

a) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\triangle P = \frac{G \times P \times 0{,}4}{100};$$

b) Vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos e inferior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\triangle P = \frac{G \times P \times 0{,}3}{100};$$

c) Vehículos de obras con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos:

$$\triangle P = \frac{G \times P \times 0{,}3}{100};$$

d) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos:

$$\triangle P = \frac{G \times P \times 0{,}2}{100};$$

En todas las fórmulas anteriores:

ΔP = cantidad en que el porteador podrá incrementar el precio contratado en su factura;
G = índice de variación del precio medio del gasóleo hecho público por la Administración entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efectivamente;
P = precio del transporte establecido al contratar.

[. . .]

Información relacionada

- El Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, ha sido convalidado por Acuerdo del Congreso de los Diputados, publicado por Resolución de 14 de julio de 2022. Ref. BOE-A-2022-12011

§ 11

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

Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones
«BOE» núm. 241, de 8 de octubre de 1990
Última modificación: 3 de julio de 2024
Referencia: BOE-A-1990-24442

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

En la redacción del Reglamento no se ha seguido de forma absolutamente fiel la estructura formal de la Ley desarrollada: ello se debe, fundamentalmente, a tres razones: A que existen preceptos legales susceptibles de consideración individualizada que no resultaba necesario desarrollar y que, por tanto, no se incluyen en el Reglamento; a que se ha estimado conveniente en ocasiones agrupar cuestiones que, si bien se trataban en la Ley separadamente, deben tener una regulación reglamentaria homogénea; y, por último, a que el desarrollo que el Reglamento hace de determinados temas reclama, en ocasiones, una estructuración diferente.

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

El título I del Reglamento comienza por la determinación de las reglas correspondientes a la aplicabilidad del mismo, estableciéndose al efecto que dicha aplicabilidad será en todo caso directa cuando se trate de transportes de competencia estatal, aunque las funciones ejecutivas sobre las mismas hayan sido delegadas a las Comunidades Autónomas. Es de advertir que las regulaciones que se contienen a lo largo del articulado han de entenderse referidas primariamente a transportes de competencia estatal, por lo que, salvo en algún caso excepcional, justificado por razones concretas, las referencias orgánicas se realizan a órganos de la Administración del Estado, sin perjuicio de la aplicación, en principio supletoria, pero en algunos casos –como, por ejemplo, en los relativos a la legislación mercantil o las condiciones de obtención de títulos profesionales o a cuestiones que hayan de considerarse como materias básicas reservadas constitucionalmente a la competencia

estatal (tales como la configuración básica del régimen concesional)– directa, a los transportes sobre los que ostenten competencia las Comunidades Autónomas; todo ello de acuerdo con el propósito expresado en el preámbulo de la LOTT de constituir en cuanto ello resulte posible, un marco normativo homogéneo para el sistema común de transporte terrestre.

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

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

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

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

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

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

Se realiza, también en este título, una definición de los distintos tipos de vehículos utilizados para el transporte y se establecen reglas relativas al Registro General de Transportistas, a las fianzas y a la obligatoriedad de realizar el transporte con medios propios, previniéndose, no obstante, la posibilidad de utilizar la colaboración de otros transportistas con determinadas condiciones y limitaciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se señalan también en este título las reglas sobre disponibilidad de vehículos y sustitución de los mismos, así como las relativa la transmisión de autorizaciones, siendo novedosa en este último aspecto la previsión de que no sea obligatoria la transferencia del

vehículo para realizar la de la autorización: también se concretan los criterios de aplicabilidad de tarifas y los límites máximos a la utilización de la colaboración de otros transportistas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En el título V, dedicado a las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, se realiza una clarificación de la naturaleza de la intervención de las agencias de transporte de mercancías y de los ámbitos material y territorial a los que puede extenderse dicha intervención; se establecen requisitos necesarios para el ejercicio de la actividad de

agencia previendo que no existan limitaciones cuantitativas otorgamiento de autorizaciones para el mismo y sí, únicamente, condiciones de carácter cualitativo, distinguiéndose, respecto a éstas, las agencias de carga completa de las de carga fraccionada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

pecuniarias que las distintas infracciones implican, sino también las consecuencias de ocre tipo, como son la retirada provisional o definitiva de autorizaciones y la paralización y precintado de vehículos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se cierra el título VII con la regulación de la construcción y explotación de ferrocarriles de transporte privado y apartaderos, determinándose las reglas que habrán de observarse para que la Administración autorice el establecimiento de los mismos previniendo la posibilidad de utilización de terrenos de dominio público y determinando un régimen de libertad en la explotación por parte de la Empresa autorizada; en relación con los apartaderos, la referida autorización se considerará otorgada por silencio administrativo si, en el plazo de un mes desde que se realice la solicitud, la Administración no se pronuncia sobre la misma.

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

En cuanto a la necesidad de obtener las referidas autorizaciones de la Empresa explotadora de la línea para ejercitar actividades susceptibles de afectar al ferrocarril, se

prevé la posibilidad de que los solicitantes puedan recurrir ante la Administración a fin de evitar que dicha autorización sea denegada por causas improcedentes.

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

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

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

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

DISPONGO:

TÍTULO I

Disposiciones comunes a los distintos modos de transporte

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación, régimen competencial y principios de ordenación administrativa

Artículo 1.

1. Las disposiciones del presente Reglamento serán de aplicación en relación con los transportes terrestres y con las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera definidos en el artículo 1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT).

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

Artículo 2.

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

a) Satisfacción de las necesidades de los usuarios con el mayor grado de eficacia posible y la utilización más adecuada de los recursos sociales.

b) Régimen de concurrencia entre los distintos modos de transporte y libertad de elección del usuario entre éstos, siendo las únicas limitaciones las derivadas de dar cumplimiento al apartado a) anterior.

c) Potenciación y liberalización de la actuación empresarial en un sistema de mercado, realizándose las actuaciones necesarias para remediar las disfunciones de éste cuando se produzcan.

d) Colaboración interadministrativa, procurándose en todo momento la coordinación de las actuaciones de la Administración del Estado, con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales en sus respectivas competencias, a fin de hacer posible el mandamiento de un sistema común de transporte y de facilitar y simplificar a los administrados sus relaciones con la Administración.

e) Participación social en las funciones administrativas, facilitándose y potenciándose la colaboración de los agentes sociales con la Administración y, muy especialmente, la de las Asociaciones representativas de Empresas del sector del transporte y de usuarios.

CAPÍTULO II

Disposiciones relativas al cumplimiento del contrato de transporte

Sección 1.ª Responsabilidad

Artículo 3.

(Suprimido).

Artículo 4.

(Suprimido).

Sección 2.ª Seguros

Artículo 5.

(Suprimido).

Sección 3.ª Juntas arbitrales del transporte

Artículo 6.

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 38 de la LOTT, corresponde a las Juntas Arbitrales del Transporte el ejercicio de las siguientes funciones:

a) Resolver las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de aquellos otros que tengan por objeto la prestación de las actividades auxiliares y complementarias del transporte reguladas en la LOTT.

Quedan, en todo caso, excluidas de la competencia de las Juntas las controversias de carácter laboral, penal o tributario.

b) Acordar el depósito de mercancías transportadas y, en su caso, enajenarlas, en los supuestos en que así se encuentra previsto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

c) Realizar las funciones de peritación previstas en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

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

Artículo 7.

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

2. Salvo que las partes hayan pactado previamente y por escrito la sumisión a una Junta concreta, la competencia territorial de las Juntas Arbitrales para realizar las actuaciones previstas en el apartado 1.a) del artículo anterior, vendrá determinada, a elección del demandante, por el origen o destino del transporte o por el domicilio de la empresa prestadora del servicio.

Cuando el demandante sea un consumidor o usuario de los definidos en la legislación para la defensa de los consumidores y usuarios, podrá optar además por la Junta competente en el lugar en que tenga su residencia habitual.

Cuando una controversia se plantee ante más de una Junta, será competente aquella ante la que se hubiera suscitado con anterioridad, debiendo abstenerse en su favor las restantes.

3. Las funciones previstas en el las letras b) y c) del apartado 1 del artículo anterior se realizarán por la Junta competente en el territorio en el que estén situadas las mercancías.

Artículo 8.

1. Las Juntas Arbitrales del Transporte estarán compuestas por el presidente y por un mínimo de dos y un máximo de cuatro vocales, designados todos ellos por las comunidades autónomas a que se refiere el apartado 1 del artículo anterior, o, en su caso, por la Dirección General de Transportes por Carretera. Deberán, en todo caso, formar parte de las Juntas los dos Vocales representantes de los cargadores o usuarios y de las empresas del sector del transporte a que se refieren los apartados 3 y 4 de este artículo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9.7.

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

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

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

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

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

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

5. Las distintas personas a que se refiere el punto anterior actuarán según cual fuere el sector del transporte al que se refiera la controversia. Cuando el conflicto se suscite entre dos Empresas transportistas o de actividades auxiliares y complementarias del transporte,

no actuará el Vocal representante de los cargadores o usuarios a que se refiere el punto 3, siendo las dos vocalías obligatorias ocupadas por los representantes de los dos sectores a que correspondan las Empresas en conflicto, cuando éstos fueren diferentes y estuvieran designados representantes distintos para ambas o actuando solamente el único Vocal competente cuando no se den estas últimas circunstancias.

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

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

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

Artículo 9.

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

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

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

No obstante, el Presidente podrá acordar que se prescinda de la vista oral cuando la cuantía de la controversia no exceda de 100 euros. En ese supuesto, la secretaría de la Junta comunicará este acuerdo al reclamante y lo notificará a la parte contra la que se reclame, indicando a esta última que dispone de un plazo de diez días para formular las alegaciones que estime convenientes.

4. En la vista, que será oral, las partes podrán alegar lo que a su derecho convenga y aportar o proponer las pruebas que estimen pertinentes. La Junta dictará su laudo, una vez oídas las partes y practicadas o recibidas las pruebas que considere oportunas, en el plazo previsto en la legislación general de arbitraje.

El presidente podrá decidir por sí solo cuestiones de ordenación, tramitación e impulso del procedimiento.

5. En el caso de que el reclamante o su representante no asistiera a la vista se le tendrá por desistido en su reclamación, a menos que el demandado se oponga a ello y la Junta le reconozca un interés legítimo en obtener una solución definitiva del litigio.

La inasistencia de la parte reclamada no impedirá la celebración de la vista ni que se dicte el laudo.

6. Para la comparecencia ante la Junta de Arbitraje no será necesaria la asistencia de abogado ni procurador.

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

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

7. El laudo se acordará por mayoría simple de los miembros de la Junta, dirimiendo los empates el voto de calidad del presidente. La inasistencia de cualquiera de los miembros de

la Junta, con excepción del presidente, no impedirá que se celebre la vista ni que se dicte el laudo.

8. Los laudos no requerirán formalidades especiales y tendrán los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, procediendo únicamente contra ellos la acción de anulación y de revisión por las causas específicamente previstas en dicha legislación. Transcurridos veinte días desde que fuera dictado el laudo, podrá obtenerse su ejecución forzosa ante el órgano judicial competente, siendo en tal caso aplicables, asimismo, las previsiones de la legislación general de arbitraje.

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

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

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

11. Las reglas procedimentales, en su caso, necesarias para la realización de las funciones de las Juntas previstas en las letras b), c) y d) del artículo 6, se determinarán por el Ministro de Fomento.

Artículo 10.

1. En ejecución de lo dispuesto en los artículos 32, 40 y 44 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, las Juntas Arbitrales podrán actuar como depositarias de las mercancías transportadas en los siguientes supuestos:

a) Cuando el porteador retenga las mercancías por impago del precio u otros gastos en los que haya incurrido con ocasión del transporte. En este caso, la solicitud de depósito y enajenación deberá presentarse ante la Junta en el plazo máximo de diez días naturales, contados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

b) Cuando surjan impedimentos al transporte sin que puedan solicitarse instrucciones al cargador o este no las facilite.

c) Cuando no pueda realizarse la entrega, bien porque el destinatario no se halle en el domicilio indicado en la carta de porte, bien porque no se haga cargo de las mercancías en las condiciones establecidas en el contrato o se niegue a descargarlas correspondiéndole hacerlo o bien porque se niegue a firmar el documento de entrega, sin que en tales supuestos puedan solicitarse instrucciones al cargador o este no las facilite habiéndosele solicitado.

d) Cuando las mercancías transportadas corran riesgo de perderse o de sufrir daños graves, sin que hubiera tiempo para realizar la entrega ni para que sus dueños dispusieran de ellas o dieran instrucciones al respecto.

2. Podrá solicitarse que una Junta Arbitral enajene las mercancías que han sido transportadas, en los siguientes supuestos:

a) En el supuesto previsto en la letra a) del apartado anterior, siempre que la solicitud de enajenación se formalice en un plazo de diez días naturales, contados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

b) En los supuestos previstos en las letras b) y c) del apartado anterior, cuando los gastos de custodia sean excesivos en relación con el valor de la mercancía o bien cuando el porteador no haya recibido, en un plazo razonable, instrucciones de quien tiene el poder de disposición sobre las mercancías cuya ejecución resulte proporcionada a las circunstancias del caso.

c) En todos los supuestos contemplados en la letra d) del artículo anterior.

3. Las actuaciones de las Juntas Arbitrales del Transporte previstas en este artículo no prejuzgarán la resolución de los posibles conflictos jurídicos que pudieran suscitarse en relación con el cumplimiento del contrato de transporte. La reparación de los posibles daños

indebidos que tales actuaciones pudieran causar será por cuenta de quien haya promovido la actuación de la Junta.

Artículo 11.

1. Las Juntas Arbitrales del Transporte únicamente podrán acordar el depósito o enajenación de mercancías a instancia de los interesados y, siempre que ello resulte posible, oirán previamente, de forma sumaria, a ambas partes.

2. La actuación de la Junta habrá de instarse por escrito en el que deberá indicarse la naturaleza y descripción de las mercancías, las razones por las que se solicita su depósito y, en su caso, su enajenación. El escrito deberá acompañarse de cuantos documentos justifiquen la solicitud.

3. Para el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo, las Juntas podrán disponer de locales u otros medios auxiliares adecuados o bien utilizar, a través de cualquier procedimiento admitido en derecho, espacios o medios ajenos, incluida la colaboración material de empresas o entidades públicas o privadas.

Las Juntas podrán denegar el depósito de las mercancías cuando no sea posible disponer de locales adecuados para ello.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministro de Fomento podrá establecer otras reglas procedimentales cuando lo estime necesario para el adecuado desarrollo de las funciones previstas en el artículo anterior.

Artículo 12.

1. Como regla general, la enajenación de mercancías por parte de las Juntas Arbitrales se realizará mediante subasta, conforme a las reglas señaladas al efecto por el Ministro de Fomento, a la que darán la mayor publicidad posible.

2. Las Juntas solo podrán proceder a la venta directa de las mercancías en los siguientes supuestos:

a) Cuando por su naturaleza o estado de conservación o por la concurrencia de un accidente u otra causa técnica sobrevenida, no sea posible promover la subasta sin riesgo de que las mercancías se pierdan.

b) Cuando hubiera resultado desierta la subasta o el postor hubiera renunciado a la adjudicación.

c) Cuando el escaso valor de las mercancías que hayan de ser enajenadas resulte desproporcionado en relación con los gastos que previsiblemente generaría su venta mediante un procedimiento de concurrencia y licitación públicas.

3. Cuando el género o características de la mercancía que haya de enajenarse así lo aconsejen, la Junta podrá acordar, a petición del solicitante de la enajenación o del propietario de las mercancías con el consentimiento de aquél, que la enajenación se realice por medio de persona o entidad especializada, pública o privada.

4. Cuando la causa de la enajenación sea la satisfacción del precio del transporte, únicamente se enajenará la cantidad de mercancía necesaria para satisfacer dicho precio, los gastos del transporte y los gastos ocasionados por el depósito y la enajenación de las mercancías. Si, como consecuencia de la naturaleza o características de la mercancía que haya de ser enajenada, fuera necesario vender una cantidad superior, el excedente de la venta será entregado a quien justifique su derecho.

Si la cantidad obtenida con la enajenación de la mercancía no alcanza a cubrir en su totalidad la deuda y los gastos causados por la enajenación, el porteador podrá reclamar la diferencia.

Sección 4.ª Contratos-tipo

Artículo 13.

El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, oídos el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones representativas de cargadores o usuarios, podrá establecer contratos-tipo o condiciones

generales de contratación para las distintas clases de transporte terrestre y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, en los que se determinarán los derechos y obligaciones recíprocas de las partes y las demás reglas concretas de cumplimiento de los contratos singulares.

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

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

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

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

6. El Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones podrá, asimismo, aprobar contratos-tipo en relación con la contratación entre transportistas e intermediarios del transporte, así como en relación con la colaboración entre transportistas prevista en el artículo 48.2, de este Reglamento, siendo sus cláusulas aplicables de forma subsidiaria o supletoria a las que libremente pacten las partes de forma escrita.

CAPÍTULO III

Los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre

Artículo 14.

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

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

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

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

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

Artículo 15.

1. Sin perjuicio de la cooperación regulada en el punto 4 del artículo anterior, y conforme a lo dispuesto en el artículo 32, 3, de la LOTT, en los territorios en que esté atribuida la vigilancia del transporte a la Guardia Civil, dentro de cada Subsector de la Agrupación de

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

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

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

Artículo 16.

1. Los órganos competentes en materia de transportes perseguirán el aumento de la eficacia de la función inspectora a través de la elaboración periódica de planes de inspección, los cuales darán un carácter sistemático a las actuaciones inspectoras, y determinarán, en su caso, las líneas generales directrices de las operaciones de control referidas a servicios o actividades que puedan requerir actuaciones especiales.

La elaboración de dichos planes se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr el adecuado ajuste en el ejercicio de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Asimismo, en dicha elaboración podrá recabarse la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2. El Ministerio de Fomento podrá determinar en todo momento los criterios de actuación prioritaria de los Servicios de Inspección en relación con los transportes de su competencia, ya se ejerza ésta directamente por la Administración del Estado o, por delegación, por las comunidades autónomas. Dichos criterios orientarán tal actuación prioritaria hacia aquellas infracciones que en cada momento tengan más repercusión social o impliquen una mayor perturbación en la ordenación y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquéllas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.

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

4. Deberá procurarse la actuación coordinada de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre del Estado con los de las comunidades autónomas y las entidades locales.

Artículo 17.

De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 33 de la LOTT, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad.

Los funcionarios de la Inspección del Transporte Terrestre que ejerzan funciones de dirección, teniendo el carácter de Técnicos de Inspección, que hayan sido nombrados y formalmente acreditados para el ejercicio de las mismas por la Administración correspondiente, gozarán de plena independencia en el desarrollo de las actuaciones

inspectoras, con sujeción a las instrucciones que impartan sus superiores jerárquicos y a las prescripciones de los planes previstos en el artículo anterior.

Quienes cometieran atentados o desacatos de hecho o de palabra contra el personal de la Inspección en acto de servicio o con motivo de éste, incurrirán en las responsabilidades a que hubiere lugar según la legislación vigente. Dichos funcionarios o agentes deberán poner tales actos en conocimiento de los órganos competentes, a fin de que se insten los oportunos procedimientos y se ejerciten, en su caso, las acciones legales que procedan al efecto.

Artículo 18.

1. Los Servicios de Inspección realizarán sus funciones en relación con las empresas públicas o privadas de transporte o que realicen actividades auxiliares y complementarias del transporte, con los cargadores y usuarios y, en general, con todas las personas y entidades que se vean afectadas por las normas de ordenación de los transportes terrestres.

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

Artículo 19.

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

A tal efecto, los Servicios de Inspección podrán recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir su presentación en las oficinas públicas correspondientes, o la comparecencia en éstas del empresario o sus representantes, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo. En las inspecciones llevadas a cabo en carretera, el conductor tendrá la consideración de representante de la empresa en relación con la documentación que existe obligación de llevar a bordo del vehículo y la información que le sea requerida respecto del servicio realizado.

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

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

Artículo 20.

En el ejercicio de su función, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre están autorizados para:

a) Desarrollar materialmente su actuación en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación de los transportes terrestres. No obstante, cuando se trate de domicilios de personas físicas o jurídicas, será precisa la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.

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

En especial, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las unidades o destacamentos de las Fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo, cuando existan indicios fundados de exceso de peso, manipulación o funcionamiento inadecuado imputable al transportista del tacógrafo o del limitador de velocidad u otros instrumentos de control que exista obligación de llevar instalados en los vehículos, podrán ordenar el traslado del vehículo hasta la báscula de pesaje, taller autorizado o zona de control que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a treinta kilómetros. No obstante cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer.

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

En los supuestos de traslados a talleres autorizados, éstos estarán obligados a prestar el servicio de intervención técnica sobre tacógrafos, limitadores de velocidad u otros instrumentos que exista obligación de llevar instalados en el vehículo, a todos aquellos agentes de la Inspección o de las Fuerzas de vigilancia del transporte, sin ningún tipo de discriminación y realizarán las verificaciones pertinentes con la máxima diligencia a fin de no perturbar la actuación inspectora.

Artículo 21.

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

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

Artículo 22.

De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 33 de la LOTT los hechos constatados por los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las fuerzas que legalmente tengan atribuida la vigilancia del mismo tendrán valor probatorio cuando se formalicen en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados. No obstante, la inspección actuante deberá aportar cuantos elementos probatorios sobre el hecho denunciado resulten posibles.

Artículo 23.

Si, en su actuación, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre descubriese hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora

de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial, lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate.

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

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

Artículo 24.

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV

Otras disposiciones

Sección 1.ª Planes de transporte

Artículo 25.

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

Artículo 26.

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

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

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

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

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

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

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

Sección 2.ª Transporte sucesivo

Artículo 27.

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

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

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

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

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

Sección 3.ª Régimen tarifario

Artículo 28.

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

Dichas tarifas obligatorias deberán estar expuestas al público de conformidad con lo previsto en este Reglamento y con lo que el Ministro de Fomento determine.

El Ministro de Fomento podrá extender la obligatoriedad de exponer al público otros precios que apliquen las empresas transportistas o que desarrollen actividades auxiliares y complementarias del transporte, aunque no vengan determinados mediante tarifas administrativas de obligado cumplimiento.

Artículo 29.

El Ministerio de Fomento elaborará y mantendrá actualizados, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las asociaciones más representativas de los usuarios del transporte, sendos observatorios en los que se contemple la evolución de los costes de los transportes de viajeros y de mercancías, a los que dará difusión a través de los medios que se consideren más eficaces para facilitar su conocimiento por empresas y particulares.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la LOTT, el objeto de dichos observatorios será exclusivamente informativo y no supondrá, en ningún caso, limitación a la libre fijación de precios por las partes contratantes de transportes discrecionales de viajeros y mercancías o de actividades auxiliares y complementarias del transporte.

Sección 4.ª Participación de las Asociaciones de cargadores y usuarios en las funciones administrativas

Artículo 30.

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

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

Sección 5.ª El consejo nacional de transportes terrestres

Artículo 31.

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

a) Sección de Transporte de Viajeros:

1.º Seis consejeros, representantes de las empresas de transporte público de viajeros, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2.º Dos consejeros, representantes de las agencias de viaje, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

3.º Un consejero, representante de las estaciones de transporte de viajeros, designado a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

4.º Siete consejeros, representantes de los usuarios, seis de los cuales serán designados por el Consejo de Consumidores y Usuarios y uno por el Comité Español de Representantes de Minusválidos (CERMI).

5.º Dos consejeros, representantes de los trabajadores del sector de transporte de viajeros, designados a propuesta de las centrales sindicales más representativas en dicho sector.

6.º Dos consejeros, representantes de las empresas de fabricación y carrozado de vehículos industriales de viajeros, designados a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

7.º Cuatro consejeros, representantes de las empresas ferroviarias, nombrados a propuesta conjunta de RENFE-operadora, FEVE y las asociaciones de empresas ferroviarias, y otro más designado a propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias.

8.º Un consejero, representante de las empresas de transporte aéreo no regular, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

9.º Dos consejeros, designados entre expertos en transportes terrestres de reconocido prestigio.

10.º Un mínimo de cinco consejeros, designados entre miembros de la Administración, especializados en materias que afecten al funcionamiento del sistema de transportes. Dichos consejeros tendrán voz, pero no voto. Al menos dos de ellos serán designados a propuesta de la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas. Otro de los designados estará especialmente cualificado por su conocimiento del sector ferroviario.

b) Sección de Transporte de Mercancías:

1.º Seis consejeros, representantes de las empresas de transporte público de mercancías por carretera, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

2.º Tres consejeros, representantes de las empresas dedicadas a actividades auxiliares y complementarias del transporte de mercancías, designados a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

3.º Seis consejeros, representantes de las empresas cargadoras, designados a propuesta de las asociaciones representativas de éstas.

4.º Un consejero, representante de los usuarios, designado por el Consejo de Consumidores y Usuarios.

5.º Dos consejeros, representantes de los trabajadores del sector de transporte de mercancías, designados a propuesta de las centrales sindicales más representativas en dicho sector.

6.º Dos consejeros, representantes de las empresas fabricantes de vehículos industriales de mercancías, de carrozado de dichos vehículos y de fabricación de remolques y semirremolques, designados a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

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

8.º Cuatro consejeros representantes de las empresas de transporte ferroviario, nombrados a propuesta conjunta de RENFE-operadora, FEVE y las asociaciones de empresas ferroviarias, y otro más designado a propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias.

9.º Un consejero, representante de las empresas de transporte aéreo de carga, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

10.º Un consejero, representante de las empresas de transporte marítimo, nombrado a propuesta de las asociaciones representativas de las mismas.

11.º Dos consejeros designados entre expertos en transportes terrestres de reconocido prestigio.

12.º Un mínimo de cinco consejeros designados entre miembros de la Administración especializados en materias que afecten al funcionamiento del sistema de transporte. Dichos consejeros tendrán voz, pero no voto. Al menos dos de ellos serán designados a propuesta de la Conferencia Nacional del Transporte o, por delegación de ésta, de la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas. Otro de los designados estará especialmente cualificado por su conocimiento del sector ferroviario.

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

propuestas, contando a tal efecto con el apoyo de los medios personales y materiales a que se refiere el punto 6 del artículo siguiente.

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

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

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

Artículo 32.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO II

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

CAPÍTULO I

Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio de la actividad

Artículo 33.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42.1 de la LOTT, la realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en ejecución de lo que se establece en el artículo 42.2 de la LOTT, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte público:

a) Transportes realizados en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

b) Transportes realizados en vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros adminículos que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

c) Transportes realizados en vehículos de menos de 3 ruedas.

d) Transportes de mercancías realizados en vehículos cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2 toneladas.

Asimismo, estarán exentos los transportes de mercancías realizados en vehículos de la categoría N1 que utilicen como fuente de energía combustibles alternativos, cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2,5 toneladas, siempre que su capacidad de carga útil no se incremente respecto de un vehículo equivalente cuya masa máxima autorizada no sea superior a 2 toneladas.

e) Transportes realizados íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre, salvo en aquellos supuestos en que, por concurrir circunstancias de especial repercusión en el transporte de la zona, el órgano competente de la Administración de transportes, mediante resolución motivada, establezca expresamente la obligatoriedad de autorización.

f) Transportes de equipajes en remolques arrastrados por vehículos destinados al de viajeros.

g) Transportes de basuras e inmundicias de carácter doméstico realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello o que, en cualquier caso, hubiesen sido adquiridos con este fin por la correspondiente Entidad local.

h) Transportes de dinero, valores y mercancías preciosas realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.

i) Transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes y, en particular, de catástrofes naturales.

j) Transportes realizados con ocasión de la impartición de clases prácticas destinadas a la obtención del permiso de conducción o del certificado de aptitud profesional de los conductores (CAP).

k) Transportes realizados utilizando vehículos históricos conceptuados como tales de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

Artículo 34.

La obtención y mantenimiento de las distintas clases de autorizaciones de transporte público de viajeros o mercancías por carretera estará supeditada al cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 43 de la LOTT que en cada caso correspondan.

Artículo 35.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.a) de la LOTT, cuando el titular de la autorización tenga nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo, o de cualquier otro Estado a cuyos ciudadanos se extienda dicho régimen de aplicación, así como a los miembros de sus familias, habrá de resultar acreditado que cuenta con el correspondiente Número de Identificación Fiscal y que dicho Número no haya sido revocado por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, y que cumple con los requisitos exigibles en la normativa aplicable a todos ellos.

Cuando el titular de la autorización tenga una nacionalidad distinta a las anteriores, habrá de acreditarse que cuenta con una autorización de residencia de larga duración o de residencia temporal y trabajo y, como en el supuesto anterior, con el correspondiente Número de Identificación Fiscal vigente y no revocado.

2. En la comprobación del cumplimiento de los requisitos señalados en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los correspondientes registros del Ministerio del Interior y, en su caso, en los de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Artículo 36.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.b) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que la persona jurídica titular de la autorización reúne las siguientes condiciones:

a) Que se encuentra inscrita en el Registro Mercantil o, en su caso, en el registro público que corresponda.

b) Que tiene personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.

c) Que tiene ánimo de lucro.

d) Que la realización de transporte público forma parte de su objeto social.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro Mercantil, cuando la empresa estuviera obligada a inscribirse en este.

En caso contrario, la empresa habrá de acreditar documentalmente el cumplimiento de las mencionadas condiciones.

3. No obstante lo dispuesto con carácter general en este artículo, en caso de fallecimiento del titular de la autorización, podrá realizarse su novación subjetiva en favor de sus herederos de forma conjunta, por un plazo máximo de dos años.

Transcurrido dicho plazo, o antes si se produjera la adjudicación hereditaria, deberá cumplirse el requisito señalado en el apartado 1, revocándose, en caso contrario, dicha autorización. A tal efecto, se entenderá que se cumple el citado requisito cuando la autorización se ponga a nombre bien de uno de los coherederos como persona física, bien de una sociedad mercantil en la que participe como socio al menos uno de los coherederos.

Artículo 37.

1. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 42.1 y 43.1.c) de la LOTT, como regla general las autorizaciones se domiciliarán en el lugar en que, conforme a los datos obrantes en los registros de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, se encuentre el domicilio fiscal de la empresa.

No obstante, cuando la empresa pretenda que la autorización se domicilie en un lugar distinto, deberá acreditar documentalmente los siguientes extremos:

a) Que su actividad principal no es la de transporte.

b) Que la explotación de su actividad de transporte se desarrolla principalmente en ese lugar, en el que cuenta con un establecimiento de cuyo uso dispone en virtud de cualquier título jurídicamente válido.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, las autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo se domiciliarán en el lugar en que se encuentre domiciliada la licencia que habilita a su titular para realizar transporte urbano con el vehículo de que se trate.

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor se domiciliarán en el lugar en que lo esté el vehículo a que hayan de referirse.

3. El cambio del domicilio de la empresa habrá de ser puntualmente comunicado al órgano competente para el otorgamiento de la autorización, quedando condicionada la modificación de esta a que se acrediten idénticos requisitos a los señalados en este artículo en relación con el nuevo domicilio.

Artículo 38.

1. Las autorizaciones de transporte habilitan para realizar transporte exclusivamente con los vehículos que se les hayan vinculado mediante la inscripción de su matrícula en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

2. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.d) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que los vehículos con capacidad de tracción propia que se vayan a utilizar para realizar transporte al amparo de la autorización se encuentran matriculados en España y su titular dispone de ellos en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54.2 de la LOTT.

En la comprobación del cumplimiento de este requisito, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los registros de la Jefatura Central de Tráfico.

Cuando el titular de la autorización pretenda adscribir a esta un vehículo del que disponga en arrendamiento ordinario, deberá acreditar documentalmente la existencia del oportuno contrato con una empresa arrendadora.

3. No obstante, los vehículos vinculados a títulos habilitantes para la realización de transporte público de mercancías podrán estar matriculados en otro Estado miembro, siempre que se respete el límite temporal máximo previsto en la legislación nacional a efectos de su matriculación obligatoria en España.

Cuando el titular de la autorización pretenda adscribir a esta un vehículo del que sea propietario, deberá acreditarlo mediante cualquier medio admitido en derecho.

Cuando el titular de la autorización pretenda adscribir a esta un vehículo del que disponga en arrendamiento ordinario, deberá acreditar documentalmente la existencia del oportuno contrato con una empresa arrendadora.

Artículo 39.

A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.e) de la LOTT, el titular de la autorización deberá comunicar al órgano competente para su otorgamiento la dirección de correo electrónico de que dispone para celebrar y documentar a distancia el contrato de transporte con sus clientes.

El cambio de dicha dirección de correo electrónico habrá de ser puntualmente comunicado, asimismo, al referido órgano competente.

Artículo 40.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.f) de la LOTT en relación con las obligaciones fiscales de la empresa, habrá de resultar acreditado que esta reúne las siguientes condiciones:

a) Que se encuentra en situación de alta en el Censo de Obligados Tributarios, en el epígrafe correspondiente al ejercicio profesional de la actividad de transporte que resulte pertinente en función de la clase de autorización de que se trate.

b) Que no tiene deudas con el Estado o una Comunidad Autónoma en período ejecutivo.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los registros de la Agencia Estatal de Administración Tributaria o del órgano de la Comunidad Autónoma que, en su caso, cumpla idénticas funciones.

No obstante, aunque el cumplimiento del requisito señalado en la letra b) del apartado anterior no se deduzca de los datos obrantes en dichos registros, podrá considerarse cumplido si el interesado acredita documentalmente que sus deudas pendientes han sido aplazadas o fraccionadas por el órgano competente o que se ha acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

CAPÍTULO II

Títulos habilitantes

Artículo 41.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 43.1.f) de la LOTT en relación con las obligaciones de carácter laboral y social de la empresa, habrá de resultar acreditado que esta reúne las siguientes condiciones:

a) Que se encuentra inscrita en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

b) Que se encuentra al corriente en el pago de las cuotas o de otras deudas con la Seguridad Social.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los registros de la Tesorería General de la Seguridad Social.

No obstante, aunque el cumplimiento del requisito señalado en la letra b) del apartado anterior no se deduzca de los datos obrantes en dichos registros, podrá considerarse cumplido si el interesado acredita documentalmente que sus deudas pendientes con la Seguridad Social están aplazadas o fraccionadas por esta o se ha acordado su suspensión con ocasión de su impugnación.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los dos apartados anteriores, quienes intervengan como porteadores en la realización de un transporte únicamente podrán ejercer su actividad utilizando personal encuadrado en su propia organización empresarial, de conformidad con lo que se dispone en el artículo 54.3 de la LOTT.

No obstante, se admitirá que las unidades móviles de fabricación de explosivos sean conducidas por personal ajeno a la empresa, siempre que así resulte necesario por razones de seguridad en aplicación de su normativa específica.

En todo caso, los conductores de los vehículos utilizados para la realización de un transporte deberán encontrarse en situación de alta en el Régimen de la Seguridad Social que, en cada caso, corresponda.

Artículo 42.

1. De conformidad con lo que se dispone en el artículo 51 de la LOTT, la Administración deberá visar bienalmente todas las autorizaciones de transporte, con arreglo a los plazos que, a tal efecto, señale la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

No obstante, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá establecer una frecuencia distinta en relación con alguna modalidad de autorizaciones de transporte cuando las condiciones exigidas para su obtención, o una parte significativa de estas, ya sean objeto de revisión periódica por otras circunstancias.

2. En dicho visado, el órgano que en cada caso resulte competente para la expedición de las autorizaciones deberá comprobar que continúan cumpliéndose todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.

Cuando, con ocasión del visado, se detecte el incumplimiento de alguna de tales condiciones, el órgano competente requerirá al titular de la autorización para que, en un plazo de diez días, acredite su efectivo cumplimiento. De no resultar acreditado tal extremo en el referido plazo, la autorización perderá automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido, si bien el órgano competente deberá notificarlo a quien era su titular.

En el caso de autorizaciones referidas a un conjunto de vehículos, cuando solo se hubiese detectado el incumplimiento de los requisitos relativos a un determinado vehículo, únicamente se excluirá este de la relación de los que se encuentren vinculados a la autorización.

3. Las autorizaciones de transporte público invalidadas por no haber sido acreditados los requisitos exigidos para su visado podrán ser rehabilitadas por el órgano competente para su expedición, si así se solicita, dentro del período de un año contado a partir de la notificación prevista en el apartado anterior y resulta acreditado el cumplimiento de todas las condiciones exigidas para su obtención y mantenimiento.

Artículo 43.

1. Lo dispuesto en el artículo anterior no es óbice para que la Administración pueda comprobar en cualquier momento el adecuado cumplimiento de las condiciones exigidas para la obtención y mantenimiento de una autorización de transporte por parte de su titular.

Cuando, con ocasión de una de dichas comprobaciones, detecte el incumplimiento de alguna de tales condiciones, el órgano competente deberá proceder a su suspensión, en los términos previstos en el artículo 52 de la LOTT.

2. En todo caso, los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre deberán controlar anualmente al menos al veinticinco por ciento de las empresas obligadas a cumplir el requisito de competencia profesional cuyas autorizaciones no hayan de ser visadas ese año, con el objeto específico de comprobar que continúan contando con una persona que ejerza las funciones de gestor de transporte con la vinculación señalada en el artículo 111.

Sin perjuicio de la incoación del correspondiente procedimiento sancionador, cuando detecten el incumplimiento de esa condición deberán comunicarlo inmediatamente, en ejecución de lo que se dispone en el artículo 143.3 de la LOTT, a la Oficina Territorial de Registro de Empresas y Actividades de Transporte competente por razón del domicilio de la autorización, la cual, a su vez, deberá proceder de conformidad con lo dispuesto en el artículo 52 de la LOTT.

Artículo 44.

1. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de viajeros en autobús nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo que, en el momento de solicitar la autorización, no podrá superar la antigüedad de dos años, contados desde su primera matriculación.

La adscripción de nuevos vehículos a una autorización de transporte público de viajeros en autobús ya existente estará condicionada a que resulte acreditado que la capacidad financiera de la empresa se ajusta al nuevo número de vehículos. En todo caso, los nuevos vehículos deberán cumplir las condiciones señaladas en el artículo 38.

2. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de mercancías nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo.

La adscripción de nuevos vehículos a una autorización de transporte público de mercancías ya existente, así como la sustitución de alguno de los que ya se encontraban adscritos, deberá ser autorizada por el órgano competente mediante su anotación registral. El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) El nuevo vehículo deberá cumplir las condiciones señaladas en el artículo 38.

b) La capacidad financiera de la empresa deberá ser suficiente en relación con el número de vehículos resultante de la nueva adscripción.

3. Los titulares de las autorizaciones de transporte público de viajeros en autobús o de mercancías podrán excluir en cualquier momento los vehículos que tengan por conveniente de la relación de los que se encontrasen adscritos a la autorización, comunicándoselo al órgano competente a efectos de que realice la oportuna anotación registral.

4. En ningún caso se otorgará una nueva autorización cuando el interesado sea titular de otra autorización de transporte de mercancías o viajeros cuya validez se encuentre, por cualquier causa suspendida o se halle en período de rehabilitación tras haber sido caducada por falta de visado, salvo que previamente renuncie a ésta.

Artículo 45.

Las autorizaciones de transporte público de viajeros en autobús y de transporte público de mercancías podrán ser transmitidas a otros titulares, siempre que la Administración así lo autorice, realizando la oportuna anotación a favor del nuevo titular en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Que el adquirente no sea previamente titular de una autorización de transporte igual a la que pretende adquirir.

b) Que el adquirente pase a disponer, a través de cualquiera de las modalidades previstas en el artículo 38, de todos los vehículos que se encuentren adscritos a la autorización en el momento de ser transmitida.

c) Que el adquirente cumpla todos los requisitos exigidos para la obtención de la autorización que pretende adquirir, con excepción de los relativos a la antigüedad inicial de los vehículos señalada en el artículo anterior.

Artículo 46.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 146.5 de la LOTT, el pago de las sanciones pecuniarias, impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por infracciones a la legislación de transportes será requisito necesario para que la Administración otorgue al infractor cualquier nueva autorización o lleve a cabo cualquiera de las actuaciones relativas al visado, rehabilitación o transmisión de autorizaciones preexistentes o levante su suspensión.

CAPÍTULO III

Reglas y exigencias generales

Artículo 47.

El Registro de Empresas y Actividades de Transporte se llevará por medios electrónicos de conformidad con lo dispuesto en este Reglamento.

Artículo 48.

Corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento la realización de las funciones atribuidas a la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Tendrán la consideración de Oficinas Territoriales todos aquellos centros de la Administración General del Estado o de las Comunidades Autónomas a los que, en virtud de competencias propias o delegadas, corresponda otorgar alguno de los títulos habilitantes exigidos por las normas de ordenación de los transportes terrestres, adoptar cualquier resolución en relación con los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general de competencia estatal o imponer sanciones por la comisión de alguna de las infracciones relacionadas en los artículos 197, 198 y 199.

Artículo 49.

1. Son funciones de la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte:

a) El diseño, desarrollo y mantenimiento de los programas y aplicaciones informáticas de gestión del Registro.
b) El mantenimiento de las instalaciones y equipamiento necesario para el adecuado funcionamiento del servidor central del Registro.
c) La inscripción de la pérdida de honorabilidad de una persona y su comunicación a esta y al órgano competente por razón del territorio, en los términos previstos en los artículos 118 y 120.
d) El mantenimiento del Portal Público de Consulta regulado en el apartado siguiente, que deberá resultar accesible.
e) El mantenimiento de los bancos de preguntas y supuestos prácticos que hayan de utilizarse en los exámenes para la obtención de las distintas habilitaciones y certificaciones personales establecidas en la legislación de transportes terrestres.

2. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 53.6.a) de la LOTT, la Oficina Central del Registro mantendrá operativo el Portal Público de Consulta al Registro de Empresas y Actividades de Transporte, mediante el que se dará publicidad plena, a través de la página web del Ministerio de Fomento, a los siguientes datos:

a) Títulos habilitantes en vigor de los que, en cada momento, se encuentra en posesión una persona, identificada por su nombre o razón social y Número de Identificación Fiscal, con indicación, en su caso, de la matrícula de los vehículos adscritos a estos.
b) Contenido íntegro y actualizado de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general de titularidad estatal, así como de sus anexos.

3. Excepcionalmente, la Oficina Central realizará la anotación relativa a una actuación administrativa referida a uno de los títulos, contratos o sanciones a que hace referencia el artículo 53.1 de la LOTT, cuando no le resulte posible hacerlo por razones técnicas a la Oficina Territorial correspondiente.

Artículo 50.

1. Corresponde a cada una de las Oficinas Territoriales del Registro de Empresas y Actividades de Transporte la inscripción de las actuaciones que realice en relación con los títulos, contratos y sanciones a que hace referencia el artículo 53.1 de la LOTT, de conformidad con lo dispuesto en este Reglamento.
Excepcionalmente, cuando en un determinado supuesto no le resulte posible hacerlo por razones técnicas, la Oficina Territorial de que se trate podrá solicitar que la inscripción de una determinada actuación se realice por la Oficina Central del Registro, acompañando su petición de la resolución motivada del órgano competente en que se acuerde dicha actuación.
2. Cualquier certificación o informe relativo a los datos obrantes en el Registro en relación con una empresa, título habilitante o contrato de gestión deberá ser emitida por la Oficina Territorial a la que corresponda su anotación.
A estos efectos, el interesado deberá concretar la empresa, título habilitante o contrato a que se refiere su solicitud, no admitiéndose las solicitudes genéricas o que pretendan un volcado de todos los datos del Registro.
Las certificaciones o informes sobre las sanciones impuestas a una empresa se emitirán, en todo caso, por el órgano competente sobre la autorización en que aquella se ampara para realizar transporte.
3. Corresponde asimismo a las Oficinas Territoriales el mantenimiento de los terminales y demás equipamiento necesario para acceder al servidor central del Registro.

CAPÍTULO IV

Gestión electrónica de los procedimientos

Artículo 51.

1. En ejecución de lo dispuesto en el artículo 56 de la LOTT, los órganos administrativos competentes para el otorgamiento de las distintas autorizaciones y habilitaciones contempladas en dicha Ley y en sus normas de desarrollo, llevarán a cabo cualquier notificación, requerimiento o comunicación que hayan de realizar a los titulares o solicitantes de las mismas por medios electrónicos, resultando de aplicación, a tal efecto, lo dispuesto en la legislación general sobre procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas en materia de notificaciones electrónicas.

2. Los titulares o solicitantes de las autorizaciones y habilitaciones reguladas en la LOTT y en sus normas de desarrollo, deberán formular cualquier solicitud o comunicación relativa a dichas autorizaciones y habilitaciones a través de la sede electrónica del Ministerio de Fomento, utilizando para ello las aplicaciones específicas que, en su caso, haya diseñado la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

3. Cualquier alegación, comunicación o remisión de documentación a la Administración por parte de la empresa interesada en el curso de un procedimiento de inspección o sancionador habrá de ser realizada por aquella utilizando, asimismo, medios electrónicos, en los términos previstos en el apartado anterior.

Artículo 52.

Las notificaciones que los órganos competentes de la Administración de transportes hayan de realizar a personas físicas que no sean titulares o solicitantes de alguna de las autorizaciones o habilitaciones contempladas en la LOTT se podrán realizar por medios electrónicos cuando aquellas así lo hayan solicitado o consentido expresamente. Esta solicitud o consentimiento podrá, en todo caso, emitirse y recabarse por medios electrónicos.

Cuando no se dé el supuesto anteriormente señalado, las notificaciones se dirigirán al domicilio del interesado que figure en el registro o registros en que deba estar inscrito legalmente.

Artículo 53.

Deberán utilizar los programas y aplicaciones informáticas diseñados por la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte para su gestión todos aquellos órganos administrativos que, ya sea en el ejercicio de competencias propias o delegadas, tramiten alguno de los procedimientos señalados a continuación:

a) Otorgamiento, visado, modificación, suspensión o extinción de títulos que habiliten para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en la LOTT o en las normas dictadas para su desarrollo.

b) Adjudicación, modificación o extinción de contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general de titularidad estatal.

c) Instrucción y resolución de procedimientos sancionadores por la comisión de infracciones relacionadas en los artículos 197, 198 y 199.

CAPÍTULO V

Colaboración de las Asociaciones Profesionales con la Administración

Artículo 54.

Las funciones de colaboración del sector empresarial del transporte por carretera con la Administración previstas en la legislación vigente, así como la participación en el Comité Nacional de Transportes por Carretera en representación de dicho sector, estarán reservadas a las asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera legalmente constituidas que ostenten una representación significativa.

Artículo 55.

1. La representatividad de las asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, a efectos de su colaboración y participación en funciones administrativas, se hará constar en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte. Dicha representatividad se establecerá en relación con cada una de las distintas clases o modalidades de transporte por carretera o de actividades auxiliares o complementarias de este que constituyan sección o subsección en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, determinándose la misma en función de los siguientes criterios:

a) Para cada clase o modalidad de transporte, la representatividad vendrá determinada en función del número de empresas miembro de cada asociación y del número de vehículos que aquellas tengan adscritos a las autorizaciones de que sean titulares.

A los efectos previstos en esta letra, la representatividad de las asociaciones de transporte urbano de viajeros en autobús vendrá determinada por el número de empresas miembro de cada asociación y el número de vehículos destinados a esta modalidad de transporte de que sean titulares aquellas.

Para determinar la representatividad de las asociaciones de transporte público internacional de mercancías se tendrán en cuenta el número de empresas miembro de cada asociación y el número de autorizaciones de transporte internacional o de copias autorizadas de estas de que sean titulares, tanto si se trata de licencias comunitarias como de otras autorizaciones bilaterales o multilaterales.

b) La representatividad de las asociaciones de operadores de transporte de mercancías se determinará en función del número de empresas miembro de cada asociación titulares de autorización de operador de transporte o habilitadas para intermediar en la contratación de transporte de conformidad con lo dispuesto en la letra a) del artículo 159.1 y del número de trabajadores que aquellas tengan en situación de alta en el régimen que corresponda de la Seguridad Social.

c) La representatividad de las asociaciones de arrendadores de vehículos sin conductor se determinará en función del número de empresas miembro de cada asociación y del número de locales de sede central y sucursales o locales auxiliares de los que aquellas sean titulares y hayan sido debidamente comunicados a la Administración.

d) La representatividad de las asociaciones no comprendidas en las letras anteriores vendrá determinada en función del número de sus empresas miembro.

2. Salvo que el Ministro de Fomento, a propuesta del Comité Nacional del Transporte por Carretera, establezca un criterio diferente en razón a las variaciones que se produzcan en la configuración del mercado de los transportes, especialmente respecto a número de empresas, títulos habilitantes y vehículos, las representatividad de las asociaciones señaladas en el apartado anterior se medirá de acuerdo con las siguientes fórmulas:

a) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra a) del apartado anterior será igual a la suma del número de empresas asociadas, multiplicado por 0,20, más el número de vehículos que estas tengan adscritos a las autorizaciones de transporte de la clase de que se trate de las que tales empresas sean titulares, multiplicado por 0,80.

b) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra b) del apartado anterior será igual a la suma del número de empresas asociadas, multiplicado por 0,20, más el número de trabajadores que estas tengan en situación de alta en la Seguridad Social, multiplicado por 0,80.

c) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra c) del apartado anterior será igual a la suma del número de empresas asociadas, multiplicado por 0,80, más el número de locales de sede central y sucursales o locales auxiliares de que estas sean titulares, multiplicado por 0,20.

d) La representatividad de las asociaciones a que se refiere la letra d) del apartado anterior será igual al número de sus empresas asociadas.

3. A efectos de la determinación de la representatividad a que se refiere el apartado anterior, las asociaciones deberán suministrar a la Administración los

correspondientes datos y actualizar los mismos utilizando medios electrónicos en la forma y condiciones que, con el fin de facilitar y agilizar la constatación de la referida representatividad, establezca el Ministerio de Fomento.

Artículo 56.

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

a) Colaborar en las funciones de gestión y trámite propias de la Administración de Transporte, que, en su caso, ésta les encomiende, entre las cuales podrán incluirse la preparación de escritos y expedientes y la compulsa de documentos.
b) **(Suprimida).**
c) Participar en los órganos consultivos o de asesoramiento que se constituyan por la Administración para asuntos relacionados con el transporte, y, especialmente, en el Comité Nacional de Transportes por Carretera.
d) Acreditar ante la Administración de Transportes el cumplimiento por parte de sus socios de los requisitos o circunstancias que aquélla expresamente prevea.
e) Ser consultadas directamente por la Administración y participar en el procedimiento de elaboración de proyectos normativos y de adopción de acuerdos administrativos cuando expresamente se las requiera a tal efecto.
f) Promover iniciativas normativas, planificadoras, de inspección, o de otro tipo, ante la Administración, tendentes a la mejor ordenación del transporte.

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

Artículo 57.

1. El Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera se estructura en las siguientes secciones:

a) Sección de transporte público interurbano de viajeros en autobús.
b) Sección de transporte público urbano de viajeros en autobús.
c) Sección de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo.
d) Sección de arrendamiento de vehículos con conductor.
e) Sección de transporte público sanitario.
f) Sección de arrendamiento de vehículos sin conductor.
g) Sección de agencias de viajes.
h) Sección de estaciones de autobuses.

2. El Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera se estructura en las siguientes secciones:

a) Sección de transporte público nacional de mercancías.
b) Sección de transporte público internacional de mercancías.
c) Sección de operadores de transporte de mercancías.
d) Sección de centros de transporte y logística de mercancías.

Artículo 58.

1. Las asociaciones profesionales estarán representadas en las distintas secciones y, en su caso, subsecciones del Comité con un número de votos igual al porcentaje de representatividad que las mismas tengan, por aplicación de los criterios establecidos en el

artículo 55, en relación con el conjunto de asociaciones que formen parte de la sección de que se trate. Las fracciones de dichos porcentajes inferiores a la unidad se suprimirán adoptando la cifra anterior o posterior según que las mismas sean respectivamente iguales o inferiores a 0,5 o superiores a dicha fracción.

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

Artículo 59.

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

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

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

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

Artículo 60.

1. Cuando un asunto afecte a más de una o a todas las secciones del Departamento de Transporte de Viajeros, los acuerdos serán adoptados conjuntamente por las secciones afectadas o por el pleno del Departamento.

A tal efecto el número de votos que corresponderá a cada sección será el siguiente:

a) Sección de transporte público interurbano de viajeros en autobús: 50 votos.
b) Sección de transporte público urbano de viajeros en autobús: 15 votos.
c) Sección de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo: 15 votos.
d) Sección de arrendamiento de vehículos con conductor: 3 votos.
e) Sección de transporte público sanitario: 5 votos.
f) Sección de agencias de viaje: 15 votos.
g) Sección de arrendamiento de vehículos sin conductor: 7 votos.
h) Sección de estaciones de autobuses: 5 votos.

2. Cuando un asunto afecte a más de una o a todas las secciones del Departamento de Transporte de Mercancías, los acuerdos serán adoptados conjuntamente por las secciones afectadas o por el pleno del Departamento.

A tal efecto el número de votos que corresponderá a cada sección será el siguiente:

a) Sección de transporte público nacional de mercancías: 55 votos.
b) Sección de transporte público internacional de mercancías: 20 votos.
c) Sección de operadores de transporte de mercancías: 45 votos.
d) Sección de centros de transporte y logística de mercancías: 5 votos.

3. A efectos de las votaciones que afecten a más de una sección, el número de votos que corresponderá a cada asociación integrante de cada una de las secciones afectadas, vendrá determinado por la aplicación de la fórmula siguiente:

$$D = (S \times V)/100$$

En la cual:

D = número de votos que corresponde a la asociación de que se trate en las votaciones que afecten a más de una sección del Departamento.

S = número de votos que corresponde a la sección en que se encuentra incluida la asociación de que se trate conforme a lo previsto en este artículo.

V = número de votos que corresponden a la asociación de que se trate dentro de la sección a la que pertenece.

TÍTULO III

Transportes regulares de viajeros

CAPÍTULO I

Establecimiento de servicios regulares permanentes de uso general

Artículo 61.

De conformidad con lo que se dispone en el artículo 70 de la LOTT, el establecimiento de un nuevo servicio público de transporte regular de viajeros de uso general se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o bien por iniciativa de los particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlas, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento.

Artículo 62.

Los particulares, u otras Entidades públicas o privadas, podrán solicitar a la Dirección General de Transporte Terrestre que promueva el establecimiento de un nuevo servicio público de transporte regular de viajeros de uso general. A tal efecto, deberán hacer constar en su solicitud los datos esenciales del servicio que propongan y las razones que, a su juicio, justificarían su establecimiento.

La formulación de dicha solicitud no implicará, en ningún caso, la adquisición por el solicitante de derecho o preferencia alguna en orden a la gestión del servicio que, en su caso, pudiera llegar a crearse.

Cuando la Dirección General de Transporte Terrestre aprecie la existencia de razones objetivas de interés general que pudieran justificar el establecimiento del servicio solicitado, iniciará el procedimiento tendente a ello. En caso contrario, denegará la petición y su resolución al efecto pondrá fin a la vía administrativa.

Artículo 63.

El procedimiento para establecer un nuevo servicio se iniciará por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento mediante la elaboración de un anteproyecto, en el que incluirá:

a) Memoria justificativa de la necesidad del servicio y de la procedencia de su establecimiento.

b) Descripción detallada de los tráficos a realizar y plano de los itinerarios previstos, con los datos principales de las poblaciones comprendidas, así como de las coincidencias relevantes de itinerario con otros servicios preexistentes.

c) Estudio de las demandas potenciales de transporte y de los medios ya existentes para atenderlas, así como de las repercusiones de la inclusión del nuevo servicio en la red de transporte.

d) Estudio económico de las condiciones de explotación del servicio.

e) Propuesta acerca de la modalidad administrativa de gestión del servicio y, en su caso, previsión del plazo de vigencia del contrato de gestión.

f) Cualesquiera otras circunstancias o análisis que la Dirección General de Transporte Terrestre estime precisas para determinar la necesidad del servicio, su configuración o su régimen de explotación.

Artículo 64.

1. El estudio económico de las condiciones de explotación del servicio contenido en el anteproyecto deberá reflejar, al menos, los siguientes extremos:

a) El volumen anual de tráfico previsto.

b) El número de expediciones que habrían de realizarse y el número y características de los vehículos que deberían utilizarse para prestar del servicio, atendiendo al volumen de tráfico previsto.

c) Las instalaciones fijas cuya utilización se considere precisa para el adecuado desarrollo del servicio.

d) La dotación de personal mínima con que sería necesario contar para garantizar la adecuada prestación del servicio.

e) La estructura de costes del servicio.

f) El índice de ocupación previsto.

g) Una estimación de los costes vehículo-kilómetro y viajero-kilómetro que generaría la prestación del servicio.

h) En su caso, los criterios acerca de la compensación de las obligaciones de servicio público que recaerían sobre el futuro contratista del servicio.

2. Como regla general, el estudio económico solo tendrá en cuenta el número mínimo de vehículos que sería necesario adscribir de forma exclusiva o predominante a la prestación del servicio para garantizar su continuidad en condiciones ordinarias.

3. El estudio económico no podrá contemplar la utilización de estaciones de transporte que no cumplan las condiciones previstas en los artículos 183 y 184, salvo que no exista otra alternativa para la adecuada prestación del servicio.

4. Para determinar la dotación mínima de personal, el estudio económico únicamente tendrá en cuenta el número de conductores que resultaría imprescindible para atender las expediciones previstas cumpliendo las condiciones establecidas en la reglamentación sobre jornada laboral y sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores.

Artículo 65.

1. En aplicación de lo que se dispone en el artículo 72.1 de la LOTT, como regla general los servicios de nueva creación no podrán incluir tráficos coincidentes con los que ya se encuentren atendidos por otros servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general preexistentes.

Únicamente se podrán incluir tráficos que coincidan con los de otros servicios en los siguientes supuestos:

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

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

Poblaciones de entre 500.001 y un millón de habitantes, 15 kilómetros.

Poblaciones de entre 150.001 y 500.000 habitantes, 10 kilómetros.

Poblaciones de entre 50.000 y 150.000 habitantes, 5 kilómetros.

No obstante, mediante acuerdo conjunto del Ministerio de Fomento y de la Comunidad Autónoma afectada, por razones fundadas de interés general, podrán establecerse distancias distintas en relación con poblaciones concretas.

b) Cuando la Administración requiera al contratista de un servicio público de transporte regular de uso general que aumente el número de expediciones que viene realizando, por resultar estas insuficientes para atender un incremento de la demanda, y aquel manifieste

expresa o tácitamente su desinterés en atenderlas, sin que la Administración decida imponerle dicho aumento con carácter forzoso.

En todos los casos señalados en la letra a), deberá justificarse en el anteproyecto elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre tanto la conveniencia de establecer tráficos coincidentes como que los servicios que los incluyen son globalmente distintos.

2. La Administración establecerá las medidas que, en su caso, resulten precisas para coordinar y armonizar las condiciones de prestación de los servicios coincidentes, tales como el régimen tarifario, la frecuencia y horario de las expediciones u otras. A tal efecto, podrá señalar condiciones para los tráficos coincidentes distintas a las establecidas para el resto de los atendidos por los servicios de que se trate.

CAPÍTULO II

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

Artículo 66.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 71 de la LOTT, los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se prestarán, como regla general, por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión en la modalidad de concesión.

No obstante, cuando existan razones especiales que lo justifiquen, las cuales deberán acreditarse en el anteproyecto elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre, la Administración podrá decidir que la gestión del servicio se lleve a cabo a través de cualquier otra de las modalidades de contratación previstas en la legislación general sobre contratos del sector público para esta clase de contratos.

La duración del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 72.4 de la LOTT.

A tal efecto, únicamente se tendrán en cuenta aquellas características del servicio reflejadas en el estudio económico incluido en el anteproyecto elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre, valorando muy especialmente el volumen de tráfico previsto y la amortización de los vehículos y demás activos que, en su caso, hayan de adscribirse exclusiva o predominantemente a la prestación del servicio.

2. Excepcionalmente, procederá la gestión pública directa de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general cuando así lo justifique un interés público concreto o cuando la gestión indirecta no se ajuste a su especial carácter o naturaleza o resulte inadecuada para satisfacer los objetivos económicos o sociales perseguidos con su establecimiento.

Cuando se den tales circunstancias, que deberán resultar acreditadas en el anteproyecto elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre, la Administración podrá prestar directamente el servicio de que se trate, utilizando para ello cualquiera de las fórmulas que sobre la gestión empresarial pública admite la legislación vigente.

Artículo 67.

1. La Dirección General de Transporte Terrestre anunciará, en la página web del Ministerio de Fomento, la apertura de un período de información pública del anteproyecto de establecimiento del nuevo servicio y, simultáneamente, recabará el informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y de las Comunidades Autónomas afectadas por los tráficos del servicio.

2. Durante los treinta días siguientes a dicho anuncio, el anteproyecto podrá ser examinado en la página web del Ministerio de Fomento.

Dentro de ese plazo, los interesados podrán formular a la Dirección General de Transporte Terrestre las alegaciones que estimen convenientes a través de la Sede Electrónica del Ministerio de Fomento.

3. Finalizado el plazo de información pública, el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Transporte Terrestre, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, y una vez introducidas las modificaciones que, como consecuencia de estos, estime pertinentes, elevará el anteproyecto de establecimiento del nuevo servicio al Consejo de Ministros para su aprobación, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Artículo 68.

1. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 73.2 de la LOTT, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, tomando como base el proyecto aprobado por el Consejo de Ministros, aprobará el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas por las que se haya de regir el contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera de que se trate.

2. El pliego contendrá las siguientes cláusulas administrativas particulares:

a) Los tráficos que definen el servicio.

b) El itinerario o las infraestructuras por los que concretamente haya de discurrir el servicio, cuando resulte pertinente.

c) La modalidad de contratación de la gestión del servicio, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 66.

d) El procedimiento que se seguirá para la adjudicación del contrato, atendiendo a lo dispuesto en el artículo 73.1 de la LOTT y, cuando esta haya de llevarse a cabo mediante procedimiento abierto, el régimen de ponderación de bajas temerarias o desproporcionadas, en concordancia con las prescripciones del artículo 74.4 de la referida Ley.

e) Las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista a fin de que resulte garantizada la adecuada prestación del servicio de que se trate de forma continuada.

f) El derecho del contratista a hacer propia, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.

g) Los criterios o fórmulas de aplicación para la revisión de las tarifas que hayan de abonar los usuarios.

h) Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.

i) El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidad, sin que afecte significativamente a la estructura de costes del servicio.

j) Las instalaciones fijas que haya de aportar el contratista para la prestación del servicio, únicamente cuando así se hubiese previsto expresamente en el proyecto aprobado por el Consejo de Ministros y resulte acreditado que persisten las circunstancias que, en su momento, justificaron dicha previsión.

k) Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el adecuado control de los datos de explotación del servicio y de los ingresos generados por su prestación.

l) El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.

m) El plazo de duración del contrato.

n) Cualesquiera otros pactos o condiciones que estime pertinentes la Dirección General de Transporte Terrestre para definir correctamente los derechos y obligaciones de la Administración titular del servicio y del contratista.

3. El pliego contendrá las siguientes prescripciones técnicas:

a) La clase y el número mínimo de vehículos que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.

b) Las condiciones mínimas de seguridad, accesibilidad y medioambientales que deberán reunir los vehículos destinados a la prestación del servicio.

c) Las condiciones mínimas de confort y habitabilidad u otras características técnicas que, en su caso, la Dirección General de Transporte Terrestre estime necesario que cumplan los vehículos destinados a la prestación del servicio.

d) La antigüedad máxima de los vehículos adscritos a la prestación del servicio, cuando resulte pertinente.

e) La dotación mínima de personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio.

f) Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario.

g) Las rutas de transporte que integran el servicio y el número de expediciones de transporte que, como mínimo, deberá realizar el contratista en cada una de ellas.

h) Las prestaciones que, como mínimo, deberán recibir los viajeros además de su transporte y el de sus equipajes.

i) El régimen tarifario de aplicación a los viajeros.

j) El valor anual medio estimado del contrato.

k) Cualesquiera otras prescripciones relativas a las condiciones de prestación del servicio que estime pertinentes la Dirección General de Transporte Terrestre.

4. En el propio pliego de condiciones y en el anuncio de licitación del contrato, la Dirección General de Transporte Terrestre detallará la documentación a presentar por los licitadores, los elementos del pliego sobre los que aquellos podrán proponer variantes o mejoras y los criterios de valoración que se aplicarán en la selección del contratista.

Artículo 69.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.2.e) en relación con la solvencia técnica y profesional del contratista, deberá resultar acreditado, en todo caso, que este cumple las siguientes condiciones:

a) Que cuenta con aquella o aquellas autorizaciones de transporte público que correspondan en función del tipo de vehículos que hayan de adscribirse a la prestación del servicio.

b) Que dispone del número de vehículos amparados en tales autorizaciones y la experiencia suficientes para garantizar la adecuada prestación de forma continuada de los servicios señalados en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.

El pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas podrá exigir, además, que el contratista cumpla determinadas normas en materia de gestión de calidad, sistemas de gestión ambiental, sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo u otras que demuestren su solvencia en la gestión de una determinada área empresarial; circunstancia que deberá acreditar a través de la correspondiente certificación expedida por el organismo o entidad competente.

2. A los efectos previstos en el artículo 68.2.e) en relación con la solvencia económica del contratista, deberá resultar acreditado, en todo caso, que este cumple alguna de las condiciones siguientes:

a) Que dispone del volumen mínimo de fondos propios que expresamente se determine en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas en función del valor anual medio del contrato, estimado en el momento en que se anuncie su licitación.

b) Que su cifra global de negocios en alguno de los tres ejercicios previos a la licitación del contrato alcanza, al menos, el valor que expresamente se determine en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas en función del valor anual medio del contrato, estimado en el momento en que se anuncie su licitación.

c) Que dispone de una garantía financiera o un seguro de indemnización por riesgos profesionales que cubra su responsabilidad hasta una determinada cuantía.

Artículo 70.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.2.f), como regla general los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se explotarán en la modalidad de concesión,

por la que el contratista los gestionará a su propio riesgo y ventura, haciendo suyos la totalidad de los ingresos derivados de su explotación.

En todo caso, tendrán la consideración de ingresos derivados de la explotación del servicio tanto los que se obtengan por la prestación de expediciones ordinarias, como los obtenidos de la realización de las expediciones de calidad reguladas en el artículo 101 y cualesquiera otros obtenidos como consecuencia de la condición de contratista del servicio.

2. Cuando la Administración hubiese optado por otra modalidad de gestión, el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas habrá de determinar su participación en los ingresos derivados de la explotación del servicio.

3. A los efectos previstos en el artículo 68.2.i), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato únicamente podrá prever compensaciones económicas al contratista distintas a las previstas en los apartados anteriores cuando la protección de un interés público concreto, que deberá haberse acreditado en el proyecto de establecimiento del servicio aprobado por el Consejo de Ministros, justifique que se establezcan tarifas que no cubran los costes generados por su prestación más un beneficio razonable para el contratista.

Dichas compensaciones no podrán rebasar la cifra que resulte de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$S = (C + B) – (T + I)$$

En la que:

S = conjunto de compensaciones añadidas a la prevista en el apartado 2 de este artículo.

C = costes de explotación del servicio.

B = beneficio razonable del contratista, determinado conforme a los criterios establecidos al efecto en el proyecto aprobado por el Consejo de Ministros.

T = ingresos obtenidos por el contratista como consecuencia de la aplicación de lo previsto en los apartados 1 y 2 de este artículo.

I = cualquier otro ingreso o beneficio directa o indirectamente obtenido por el contratista como consecuencia de la exclusividad en la prestación del servicio.

En ningún caso podrán concederse al contratista compensaciones directas o indirectas por la prestación del servicio que no se encuentren expresamente previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.

Artículo 71.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.3.a), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará el número mínimo y la clase de vehículos, autobuses y/o turismos, que el contratista deberá adscribir de forma permanente a la prestación de los servicios objeto del contrato, de acuerdo con las características propias del tráfico a atender y el número y frecuencia de expediciones a realizar.

A tal efecto, el pliego podrá exigir que los vehículos correspondan a una categoría predeterminada.

2. A los efectos previstos en el artículo 68.3.b), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará las condiciones mínimas de seguridad, accesibilidad y medioambientales que deberán cumplir los vehículos adscritos a la prestación del servicio.

En la determinación de las condiciones de accesibilidad de los vehículos deberán tenerse en cuenta, en todo caso, las reglas que resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en relación con la utilización de los modos de transporte.

3. A los efectos previstos en el artículo 68.3.c), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará las condiciones mínimas de confort y habitabilidad de los vehículos adscritos a la prestación del servicio, atendiendo a las características de su itinerario y duración de los viajes.

4. A los efectos previstos en el artículo 68.3.d), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará la antigüedad máxima para los vehículos que se adscriban a la prestación del servicio, una vez cumplida la cual deberán ser

sustituidos por otros que no la rebasen y cumplan las demás condiciones técnicas y de confort y habitabilidad exigidas en aquel.

Artículo 72.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.3.e), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará la dotación mínima de personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio, atendiendo al resto de características de este y, muy especialmente, al número mínimo y frecuencia de expediciones a realizar.

La dotación mínima de personal se constreñirá al número mínimo de conductores necesario para cubrir las expediciones señaladas en el propio pliego, teniendo en cuenta, a tal efecto, la reglamentación sobre jornada laboral de los conductores, así como el tiempo máximo de conducción que permite a un conductor la reglamentación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores.

2. A los efectos previstos en el artículo 68.3.f), cuando el servicio se viniese prestando con anterioridad por otro contratista, el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas determinará el número, coste y condiciones laborales de los empleados de aquel en cuya relación laboral deberá subrogarse el nuevo contratista para cubrir la dotación mínima de personal señalada en el pliego de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.

Artículo 73.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.3.g), el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas establecerá las rutas y el número mínimo de expediciones que deberá realizar el contratista, así como su calendario y frecuencia temporal.

2. Se denomina expedición a cada circulación independiente con horario diferenciado realizada entre la totalidad o una parte de los núcleos de población comunicados por el servicio.

Se considera que todos los vehículos que realizan simultáneamente una misma circulación forman parte de una sola expedición.

Se denomina ruta al conjunto de expediciones que atienden el tráfico de idénticos núcleos de población.

Artículo 74.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.3.i), el régimen tarifario del servicio podrá establecerse:

a) Mediante una única tarifa viajero-kilómetro para todas las expediciones que integran el servicio.

b) Mediante tarifas viajero-kilómetro diferenciadas para cada una de las expediciones o rutas que integran el servicio.

c) Mediante tarifas zonales por viajero para cada zona por las que discurra el servicio, independientemente del número de kilómetros realizados.

d) Mediante un precio único por viajero para todas las expediciones que integran el servicio, independientemente de los kilómetros realizados.

2. En los supuestos previstos en las letras a) y b), el precio del billete para cada viaje será el resultante de multiplicar la tarifa establecida por la distancia en kilómetros entre sus puntos de origen y destino.

El pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas podrá, no obstante, prever un mínimo de percepción cualquiera que sea la distancia recorrida, el cual tendrá, asimismo, la consideración de precio tarifario.

3. Para determinar la distancia en kilómetros entre el origen y el destino de un viaje se estará a los datos obrantes en el Mapa Oficial de Carreteras editado por el Ministerio de Fomento.

No obstante, cuando un mismo tráfico pueda atenderse por distintas infraestructuras, el precio único de ese trayecto, sea cual fuere la infraestructura utilizada, se determinará teniendo en cuenta la de menor distancia kilométrica.

CAPÍTULO III

Explotación de las concesiones

Artículo 75.

A los efectos previstos en el artículo 68.3.j), el valor total del contrato se determinará sumando el importe de las compensaciones que, en su caso, percibirá el contratista de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70.3 a los ingresos que obtendrá de la venta de billetes teniendo en cuenta las tarifas del servicio y el número de viajeros-kilómetro transportado a lo largo de todo el plazo de vigencia del contrato. A tal fin, únicamente se tendrán en cuenta los viajeros transportados en las expediciones expresamente previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.

El valor anual medio del contrato se obtendrá dividiendo el valor anterior por el número de años de vigencia del contrato.

Para estimar el valor medio o total del contrato referido a un período de su vigencia que aún no se haya cumplido, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento realizará una valoración del número de viajeros-kilómetro que previsiblemente utilizará el servicio durante ese período, de conformidad con el estudio de demanda realizado al efecto.

No obstante, cuando el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas esté referido a un nuevo contrato cuyo objeto sea un servicio que ya se prestaba con anterioridad, tomará como base de su estimación el número de viajeros que vinieron utilizando el servicio durante los últimos años.

Artículo 76.

1. En aplicación de lo que se dispone en el artículo 74 de la LOTT, únicamente podrán tenerse en cuenta en orden a la adjudicación del contrato aquellas variantes o mejoras ofrecidas por los licitadores que expresamente se hayan previsto en el pliego de condiciones del contrato.

Los criterios señalados a tal efecto por la Dirección General de Transporte Terrestre deberán estar relacionados, en todo caso, con el régimen económico y tarifario, la seguridad, la eficacia o la calidad y frecuencia del servicio objeto del contrato y tendrán especialmente en cuenta factores ambientales y la mejor integración con la red de servicios públicos de transporte de viajeros que vertebran el territorio.

2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 de la LOTT, los criterios de valoración de las mejoras ofertadas por los licitadores que se establezcan en el pliego de condiciones darán preponderancia a aquellos que puedan valorarse mediante cifras o porcentajes obtenidos a través de la mera aplicación de fórmulas señaladas en el pliego de condiciones del contrato.

En todo caso, las mejoras establecidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77 de este Reglamento deberán valorarse mediante la aplicación de fórmulas señaladas al efecto.

Artículo 77.

Para la adjudicación del contrato se valorará, en todo caso, de conformidad con las reglas señaladas en el propio pliego, la propuesta del licitador de prestar los servicios a tarifas inferiores o realizando un mayor número de expediciones a las señaladas originalmente por la Dirección General de Transporte Terrestre en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.

Artículo 78.

1. Para la adjudicación del contrato podrá valorarse, de conformidad con las reglas señaladas en el propio pliego, la propuesta del licitador de reducir la antigüedad máxima de los vehículos que presten el servicio señalada originalmente por la Dirección General de Transporte Terrestre en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.

2. Asimismo, las reglas señaladas en el pliego de condiciones podrán determinar que se valoren otras mejoras en las condiciones de seguridad o calidad de los vehículos, tales como las que propongan la incorporación de ayudas a la conducción o sistemas de protección no exigidos en el pliego o un mayor nivel de confort y ergonomía o su equipamiento con dispositivos que permitan que los viajeros puedan acceder durante el viaje al uso de las tecnologías digitales de la información y la comunicación.

Artículo 79.

1. Para la adjudicación del contrato podrá valorarse, de conformidad con las reglas señaladas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas, el compromiso del licitador de obtener una certificación, expedida por una entidad certificadora acreditada, que demuestre la calidad de su gestión en la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros.

2. Asimismo, las reglas señaladas en el pliego de condiciones podrán determinar que se valoren otras mejoras propuestas por el licitador en relación con la atención al público y la comercialización del servicio, tales como las siguientes:

a) Mejora de las condiciones de contratación con los usuarios específicamente previstas en el propio pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas o de las que se encuentren establecidas en las condiciones generales de contratación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general que, en su caso, haya aprobado el Ministro de Fomento.

b) Establecimiento de sistemas para el control de los equipajes.

c) Establecimiento de canales de comercialización de los títulos de transporte o de sistemas de información a los usuarios no previstos en el propio pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas o en las condiciones generales de contratación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que, en su caso, haya aprobado el Ministro de Fomento.

d) Establecimiento de descuentos a los usuarios no previstos en el propio pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.

3. Las reglas señaladas en el pliego podrán establecer, asimismo, que se valore el compromiso del licitador de obtener determinadas certificaciones normalizadas o someterse a determinadas auditorías en materia de seguridad, de eficiencia energética o de accesibilidad.

Artículo 80.

1. Podrán presentar proposiciones todas aquellas empresas que cumplan las condiciones mínimas de solvencia técnica, profesional y económica exigidas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.

No obstante lo dispuesto en el artículo 69.1.a), se admitirá la presentación de proposiciones por empresas que no estén en posesión de la oportuna autorización de transporte siempre que hagan constar su compromiso de obtenerla antes de la adjudicación del contrato, en caso de que su proposición sea la mejor valorada.

2. Varias empresas podrán presentar una proposición conjunta, sin necesidad de constituir una unión temporal ni ninguna otra forma de colaboración empresarial, siempre que hagan constar expresamente su compromiso de constituir una persona jurídica que cumpla las exigencias señaladas en los artículos 43.1.b) de la LOTT y 36 de este Reglamento antes de la adjudicación del contrato, en caso de que su oferta sea la mejor valorada.

En el supuesto regulado en este apartado, deberá resultar acreditado que cada una de las condiciones de solvencia técnica y profesional exigidas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato se cumple al menos por una de las empresas que participan en la proposición conjunta. Asimismo, deberá resultar acreditado que al menos una de tales empresas cumple las condiciones mínimas de solvencia económica exigidas en dicho pliego.

Ninguna de las empresas que formulen una proposición conjunta podrá presentar otra proposición alternativa, ya sea individualmente o junto con otras.

Artículo 81.

La presentación de una proposición implicará la aceptación por el licitador de las condiciones señaladas en las cláusulas administrativas particulares del pliego y su compromiso, en caso de resultar adjudicatario, de prestar el servicio, durante toda la vigencia del contrato, de conformidad con las prescripciones técnicas señaladas en aquel con las mejoras que, en su caso, haya propuesto.

Artículo 82.

1. La Dirección General de Transporte Terrestre requerirá al licitador que haya presentado la oferta mejor valorada para que, en el plazo de cuatro meses, presente la siguiente documentación:

a) Acreditación de hallarse al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, o bien autorización a la Dirección General de Transporte Terrestre para que obtenga directamente la información que lo acredite.

b) Acreditación de estar en posesión de la autorización de transporte público que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 69.1.a).

c) Relación de los vehículos, identificados por sus matrículas, que quedarán adscritos a la prestación del servicio público contratado, que deberán, a su vez, estar adscritos a la autorización de transporte público de que es titular.

d) Acreditación de que dichos vehículos cumplen las condiciones técnicas y de accesibilidad, habitabilidad y confort señaladas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas, con las mejoras ofrecidas en su proposición.

e) Calendario y cuadro de horarios con arreglo a los que realizará las expediciones de transporte a que se haya comprometido en su proposición.

f) Ubicación geográfica concreta de los puntos de parada de las distintas expediciones, incluyendo tanto las que se realicen para atender los tráficos que integran el servicio, como las que tengan un carácter puramente técnico.

g) Estructura de costes de la prestación del servicio, cuando el licitador no hubiese estado obligado a acompañar su proposición económica del correspondiente estudio justificativo.

h) Acreditación del resto de mejoras contenidas en su oferta, de conformidad con lo que al efecto se señale en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas.

i) Acreditación de haber constituido una garantía del cumplimiento del contrato, en cuantía equivalente al cinco por ciento del valor total estimado de aquél a disposición de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

2. Excepcionalmente, cuando el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada justifique la imposibilidad de acreditar alguno de los extremos exigidos en las letras b), c), d) o f) del apartado anterior por causas no imputables a su voluntad, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá concederle, mediante resolución motivada, una ampliación del plazo para acreditarlo, que no podrá ser superior a dos meses.

3. Cuando el licitador no acredite en el plazo señalado la totalidad de los extremos requeridos de conformidad con lo dispuesto en los apartados anteriores, se entenderá que retira su oferta y la Dirección General de Transporte Terrestre procederá a recabar la misma documentación al licitador siguiente, por el orden en que hayan quedado clasificadas las ofertas.

Artículo 83.

1. Los vehículos que el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada adscriba a la prestación del servicio deberán cumplir la totalidad de las condiciones técnicas y de habitabilidad y confort señaladas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato, con las mejoras que, en su caso, haya ofertado en su proposición.

No obstante, cuando el contrato tuviese por objeto un servicio que ya se venía prestando con anterioridad y así se prevea en el pliego, el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada podrá adscribir a su prestación, por un plazo máximo de dos años contado desde la formalización del nuevo contrato, los mismos vehículos que venía utilizando el anterior contratista, aunque no cumplan las condiciones técnicas, de habitabilidad o de confort señaladas en este. Tal posibilidad estará condicionada a que dichos vehículos hayan quedado adscritos a la autorización de transporte público de que es titular el citado licitador y cumplan los requisitos de antigüedad y accesibilidad exigidos por el nuevo contrato.

2. En cualquiera de los supuestos previstos en el apartado anterior, los vehículos que el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada adscriba a la prestación del servicio no podrán superar la antigüedad máxima señalada en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas o la que, en su caso, haya ofertado en su proposición y deberán ser sustituidos antes de que la rebasen.

Artículo 84.

1. A los efectos previstos en el artículo 82.1.f), el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada deberá señalar los puntos concretos en que las distintas expediciones habrán de realizar las paradas necesarias para recoger y dejar viajeros y, en su caso, aquellos otros en que pretenda realizar otras paradas por razones de carácter técnico.

Los referidos puntos de parada se identificarán en todo caso por sus coordenadas geográficas, así como por su dirección postal, cuando se encuentren en suelo urbano, o por la denominación de la infraestructura y punto kilométrico concretos en que se ubiquen, cuando no sea así. Tratándose de una estación de transporte de viajeros, se hará constar dicha circunstancia, así como el carácter público o privado de aquella y su titularidad.

El licitador que haya presentado la oferta mejor valorada deberá contar previamente con el informe favorable del órgano o entidad competente sobre la infraestructura en que pretenda realizar cada una de las paradas.

2. Las paradas que hayan de realizarse en poblaciones que dispongan de estaciones de transporte de viajeros que cumplan los requisitos señalados en los artículos 183 y 184 deberán ubicarse en estas, salvo en aquellos supuestos excepcionales en que la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, previo informe del correspondiente Ayuntamiento, autorice otro lugar de parada diferente.

Artículo 85.

1. Cuando el licitador que haya presentado la oferta mejor valorada acredite adecuadamente los extremos señalados en el artículo 82, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento procederá a adjudicarle el contrato.

2. La adjudicación del contrato dará lugar a su formalización de conformidad con lo dispuesto al efecto en el artículo 75.1 de la LOTT y en la legislación general sobre contratos del sector público.

El contrato deberá reproducir íntegramente la totalidad de las cláusulas administrativas particulares y las prescripciones técnicas contenidas en el pliego, con las mejoras ofertadas por el adjudicatario en su proposición.

3. El contrato se acompañará de sendos anexos en los que se recogerán, respectivamente, la relación de los vehículos adscritos por el adjudicatario a la prestación del servicio, la ubicación de los puntos de parada de las distintas expediciones, el calendario y número de expediciones que integren cada ruta de transporte y los cuadros de horarios y precios del servicio en el momento de adjudicación del contrato, los cuales deberán ser actualizados por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento cada vez que alguno de estos extremos sea modificado.

4. La fecha de formalización del contrato constituirá el día a partir del cual se iniciará el cómputo de su plazo de duración.

5. Tan pronto se formalice el contrato, la Dirección General de Transporte Terrestre procederá a inscribirlo en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, haciendo constar su contenido íntegro y el de sus anexos.

Artículo 86.

El contratista deberá iniciar la prestación del servicio dentro de los siete días siguientes al de la formalización del contrato, debiendo comunicárselo previamente a la Dirección General de Transporte Terrestre.

Cuando, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 82.3.d) de la LOTT, el contrato haya de resolverse como consecuencia del incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Dirección General de Transporte Terrestre lo adjudicará al licitador que presentó la proposición mejor valorada después de la inicialmente seleccionada, debiendo cumplirse, a tal efecto, lo dispuesto en el artículo 82 de este Reglamento.

Artículo 87.

1. La Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, cuando se den las circunstancias previstas para ello en el artículo 73.1 de la LOTT.

Asimismo, podrá optar por la adjudicación directa de un contrato cuando se den las circunstancias de emergencia señaladas en el artículo 85 de la LOTT.

2. En tales supuestos, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento elaborará el correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato y podrá adjudicarlo a cualquier empresa que cuente con la autorización de transporte público que resulte pertinente en función de los vehículos que hayan de ser adscritos a la prestación del servicio.

El adjudicatario deberá presentar idéntica documentación a la prevista en el artículo 82 de este Reglamento y aceptar expresamente el contenido del pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato.

Por lo demás, serán de aplicación al procedimiento de adjudicación directa las reglas contenidas en la legislación general sobre contratos del sector público en relación con los contratos menores.

Artículo 88.

1. Cuando, por cualquier causa, se extinga la vigencia del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento deberá proceder, de conformidad con lo previsto en este Reglamento, a la adjudicación de un nuevo contrato que tenga por objeto la gestión de ese mismo servicio, salvo que concurran razones que aconsejen su supresión.

2. La Dirección General de Transporte Terrestre podrá introducir en el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del nuevo contrato cuantas modificaciones sean necesarias sobre las señaladas en el anteriormente vigente para ajustarlas a los cambios que haya experimentado la demanda o el resto de la red de transportes públicos de viajeros o para mejorar la eficacia del servicio.

No será de aplicación lo dispuesto en los artículos 61, 62, 63, 64 y 67 cuando las modificaciones que la Dirección General de Transporte Terrestre introduzca en los tráficos del servicio no supongan un aumento o disminución superior al veinte por ciento de la población atendida por este el día en que se extinguió el anterior contrato.

Cuando resulte preciso un cambio de mayor magnitud, se entenderá que el servicio es esencialmente distinto del anterior y deberá tramitarse conforme al procedimiento para el establecimiento de un nuevo servicio.

A efectos de lo dispuesto en este Reglamento, se entenderá que la población atendida por un servicio en cada momento es el conjunto de habitantes de derecho de todos los núcleos de población en que ha de realizar paradas para tomar viajeros.

3. No será de aplicación la limitación establecida en el apartado anterior cuando la Dirección General de Transporte Terrestre, atendiendo a razones de eficacia, decida concentrar los servicios que eran objeto de dos o más contratos previamente extinguidos en uno solo.

4. Cuando la modificación de las condiciones de prestación del servicio implique el otorgamiento de nuevas subvenciones públicas para su compensación o el incremento de las que ya se venían otorgando, dicha modificación requerirá el acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Artículo 89.

1. El contratista de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general está obligado a transportar a todas aquellas personas que lo soliciten, en las condiciones señaladas en el contrato de gestión del servicio de que se trate y sus anexos y de acuerdo con lo dispuesto en las condiciones generales de contratación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que, en su caso, hayan sido aprobadas por el Ministro de Fomento.

2. La utilización de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se contratará por plazas.

En ejecución de lo dispuesto en el apartado 1, el contratista del servicio estará obligado a contratar con todos aquellos usuarios que lo deseen y abonen el precio del transporte, expendiéndoles el correspondiente título de viaje, salvo que ello implicase sobrepasar las plazas ofrecidas en la expedición de que se trate.

3. El contratista únicamente podrá impedir la utilización del servicio por un viajero que estuviese en posesión del correspondiente título de viaje cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la persona o su equipaje no reúnan las condiciones mínimas de sanidad, salubridad e higiene necesarias para evitar cualquier riesgo o incomodidad para los restantes usuarios.

b) Que la persona porte objetos que por su volumen, composición u otras causas supongan peligro o incomodidad para los otros viajeros o el vehículo.

c) Que la persona altere las normas elementales de educación y convivencia.

d) Las demás que, en su caso, se determinen en las condiciones generales de contratación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general aprobadas por el Ministro de Fomento.

4. Los contratistas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general deberán disponer de aplicaciones informáticas que permitan a los usuarios acceder a un formulario en el que realizar las reclamaciones que estimen pertinentes por medios electrónicos.

Los referidos formularios electrónicos de reclamaciones deberán permitir que el usuario consigne su nombre, apellidos y número de documento nacional de identidad; la dirección postal o electrónica donde desea que se le comunique cualquier información o resolución adoptada en relación con su reclamación; los hechos objeto de la reclamación, con indicación, en su caso, de la expedición concreta en que tuvieron lugar; la fecha y, en su caso, la hora en que se produjeron los hechos objeto de la reclamación, y la fecha en que la formula.

El formulario deberá permitir al reclamante consignar, asimismo, cualesquiera otros datos que considere de interés para el mejor conocimiento de su reclamación, entre los que se podrá incluir la identificación de un testigo presencial de los hechos que dan lugar a aquella.

La aplicación informática a través de la que los usuarios puedan realizar sus reclamaciones deberá estar diseñada de tal forma que aquellos puedan conservar un justificante de haberlas formulado, con independencia de que lo hayan hecho utilizando los medios puestos a su disposición por el contratista o desde cualquier otro dispositivo electrónico.

Formulada una reclamación por un usuario, el contratista del servicio deberá contestarle en un plazo no superior a treinta días, informándole, en su caso, de las medidas adoptadas al respecto.

5. En los locales en que el contratista del servicio expenda billetes, así como en las estaciones en que este realice paradas, aquel deberá tener a disposición del público los medios necesarios para acceder a la aplicación informática en la que los usuarios puedan formular sus reclamaciones, cuando así lo justifique el volumen de usuarios o de servicios de conformidad con los criterios que, a tal efecto, determine el Ministerio de Fomento.

Sin perjuicio de lo anteriormente dispuesto, todas las páginas Web donde puedan adquirirse o reservarse los títulos de viaje deberán integrar un enlace directo a la aplicación informática en la que los usuarios puedan formular sus reclamaciones.

6. Las aplicaciones a través de las que los usuarios puedan formular sus reclamaciones deberán permitir que el órgano de la Administración de transportes competente sobre la infraestructura o el servicio de que se trate pueda acceder directamente y en cualquier momento a conocer las que hubiesen sido presentadas.

Sin perjuicio de ello, el contratista deberá proporcionar cuantos datos relativos a la explotación del servicio le sean requeridos por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, conforme a las especificaciones y formato que esta le solicite.

7. Las aplicaciones a través de las que los usuarios puedan formular sus reclamaciones, así como los formularios diseñados a tal efecto, deberán cumplir las condiciones que se encuentren señaladas por la Dirección General de Transporte Terrestre a efectos de garantizar la disponibilidad, integridad, inalterabilidad e inviolabilidad de su contenido.

8. Lo dispuesto en el apartado 4 se aplicará sin perjuicio de que el contratista haya de cumplir, además, con cuantas otras obligaciones le imponga la legislación de transporte o de consumo en relación con las posibles reclamaciones de los usuarios, ni del derecho de estos a formular sus reclamaciones por cualquier otro medio.

Artículo 90.

1. El contratista de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general está obligado a atender la totalidad de los tráficos que lo integran de conformidad con lo señalado en el contrato.

2. Se entenderá que se producen los hechos que determinan la aplicación de lo dispuesto en las letras f) y g) del artículo 82.3 y el artículo 140.14 de la LOTT, si durante más de diez días consecutivos el contratista no realiza ninguna parada en un lugar en que estuviese obligado a hacerla para tomar y dejar viajeros.

En el cómputo de ese plazo no se tendrán en cuenta aquellos días en que el contratista no estuviese obligado a realizar ninguna parada en el lugar de que se trate.

Cuando el contratista solo estuviese obligado a efectuar la parada si así se lo demanda previamente un usuario, se considerará que ha interrumpido el servicio, a los efectos anteriormente señalados, cuando desatienda alguna de tales demandas en más de cinco ocasiones consecutivas.

Cualquier interrupción de los tráficos del servicio inferior a las señaladas en el párrafo anterior se considerará constitutiva de la infracción tipificada en el artículo 140.27.2 de la LOTT.

Se considerarán causas que justifican la interrupción del servicio la huelga, el cierre patronal legalmente autorizado y las demás ajenas a la voluntad del empresario que igualmente impidan dicha prestación.

3. Cuando los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre conozcan de una interrupción injustificada del servicio, y con independencia de la iniciación del procedimiento sancionador que corresponda, lo comunicarán al órgano competente de la Administración titular del servicio.

Artículo 90 bis.

(Sin contenido)

Artículo 91.

1. Cuando concurran circunstancias que así lo justifiquen de conformidad con lo dispuesto en el artículo 75.3 de la LOTT, la Dirección General de Transporte Terrestre, previa audiencia del contratista, podrá modificar los tráficos señalados inicialmente en el contrato,

bien suprimiendo alguno de estos o bien añadiendo alguno nuevo que no se encuentre ya atendido por otro servicio público de transporte regular de viajeros de uso general.

2. Las modificaciones de tráficos que la Dirección General de Transporte Terrestre introduzca a lo largo de toda la vigencia de un contrato no podrán suponer un aumento o disminución superior al veinte por ciento de la población atendida por el servicio en la fecha en que se inició su prestación.

3. No será de aplicación la limitación establecida en el apartado anterior cuando el aumento de tráficos sea debido a la adopción por parte de la Administración de una medida de emergencia, en los términos previstos en el artículo 85 de la LOTT, o a una concentración de los derechos y obligaciones dimanantes de distintos contratos acordada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 81 de la referida Ley.

CAPÍTULO IV

Modificación de las condiciones de prestación y extinción de los contratos

Artículo 92.

1. El contratista de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general está obligado a realizar el número mínimo de expediciones establecidas en el contrato durante toda su vigencia, con la frecuencia que este señale.

No obstante, el contrato podrá prever que determinadas paradas incluidas en una expedición únicamente se realicen cuando así lo hayan demandado expresamente los usuarios que vayan a abordar o a abandonar en ellas el vehículo. La realización de estas paradas no supondrá, en ningún caso, la aplicación a estos usuarios de un precio distinto al que corresponda por aplicación de la tarifa señalada en el contrato.

2. Cuando concurra alguna de las circunstancias señaladas en el artículo 75.3 de la LOTT, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá modificar el número mínimo de expediciones inicialmente señalado en el contrato.

Artículo 93.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el contratista podrá aumentar o reducir el número de expediciones que viniese realizando, siempre que respete el mínimo señalado en el contrato.

A tal efecto, deberá notificarlo a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento con una antelación mínima de quince días, pudiendo esta prohibirlo o señalar limitaciones por razones de interés general que deberá justificar en la correspondiente resolución.

En todo caso, el aumento o reducción de expediciones así notificado no podrá ser puesto en práctica por el contratista hasta que transcurran siete días desde que lo haya anunciado al público, sin que dicho anuncio pueda ser previo al cumplimiento del plazo señalado en el párrafo anterior.

Cuando tenga lugar la mencionada modificación, la Dirección General de Transporte Terrestre deberá realizar la oportuna actualización del anexo correspondiente del contrato.

2. El contratista estará obligado a realizar el número de expediciones que hubiese notificado de conformidad con lo dispuesto en este artículo, mientras no notifique, en idénticos términos, un nuevo aumento o disminución.

3. No será necesaria la notificación prevista en los apartados anteriores cuando se trate de aumentos coyunturales de expediciones para atender puntas de demanda.

Artículo 94.

El contratista deberá prestar el servicio con arreglo al calendario y horarios que hubiese manifestado a la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 82. No obstante, podrá modificarlos, debiendo cumplir, a tal efecto, idénticas reglas a las señaladas en el artículo anterior.

En todo caso, deberá garantizarse la adecuada coordinación horaria entre distintas expediciones del servicio.

Cualquier modificación del calendario u horario de prestación del servicio dará lugar a la actualización del anexo correspondiente del contrato por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Artículo 95.

1. El contratista podrá modificar la ubicación de una parada del servicio, debiendo cumplir, a tal efecto, idénticas reglas a las señaladas en el artículo 93, acreditando, en todo caso, que cuenta con el informe favorable para ello del órgano o entidad competente sobre la infraestructura en que pretende la nueva ubicación.

2. Por su parte, la Administración únicamente podrá imponer el cambio de ubicación de una parada para mejorar la atención a los usuarios o por razones derivadas de la ordenación del tráfico rodado o de la seguridad vial.

3. La modificación de algún punto de parada del servicio dará lugar, en todo caso, a la actualización del anexo correspondiente del contrato por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Artículo 96.

1. Como regla general, las expediciones de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general habrán de ser realizadas por los vehículos adscritos a su prestación y que, a tal efecto, se encuentren incluidos en la relación que el contratista comunicó a la Dirección General de Transporte Terrestre de conformidad con lo previsto en el artículo 82.

La utilización de tales vehículos para la realización de otros transportes estará condicionada a que resulte asegurada la correcta prestación del servicio a que se encuentran adscritos.

2. Cuando la totalidad o alguno de los vehículos adscritos a la prestación del servicio se encuentre amparado por una autorización de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo o de arrendamiento de vehículos con conductor, no serán de aplicación las limitaciones establecidas en el artículo 125 de este real decreto y 91.2 de la LOTT en tanto se encuentren prestando alguna de las expediciones de dichos servicios.

3. La Dirección General de Transporte Terrestre únicamente podrá modificar el número mínimo de vehículos o conductores señalados en el contrato cuando así resulte justificado como consecuencia del aumento o disminución de los tráficos o del número mínimo de expediciones señalados en aquel.

En ningún caso se podrán rebajar las características técnicas, de habitabilidad, accesibilidad y confort o aumentar la antigüedad máxima de los vehículos señalada en el contrato.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, la Dirección General de Transporte Terrestre, a propuesta del contratista, podrá autorizar que este utilice en la prestación del servicio otros vehículos adscritos a la autorización de transporte de que sea titular, previa comprobación de que cumplen todos los requisitos señalados en el contrato.

Dichos vehículos deberán ser expresamente identificados por su matrícula en la autorización y se relacionarán como vehículos de apoyo en el correspondiente anexo del contrato.

Artículo 97.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la prestación del servicio, el contratista podrá utilizar otros que no lo estén, ya disponga de ellos en nombre propio o bien le hayan sido cedidos con conductor por otro transportista a título de colaboración. Dichos vehículos deberán cumplir las condiciones técnicas y de habitabilidad, accesibilidad y confort establecidas en el contrato de gestión del servicio de que se trate.

Esta utilización de vehículos no adscritos al servicio únicamente podrá llevarse a cabo por vía de refuerzo, debiendo, en consecuencia, utilizarse en cada expedición al menos uno de los adscritos.

2. Excepcionalmente, cuando al contratista no le resulte posible reforzar el servicio mediante vehículos que cumplan las condiciones exigidas en el contrato, podrá servirse de otros, ya sean propios o ajenos, de categoría o características inferiores, si bien en dicho supuesto deberá compensar a los usuarios que hayan de viajar en ellos de conformidad con lo que, a tal efecto, se encuentre establecido en las condiciones generales de contratación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que, en su caso, hayan sido aprobadas por el Ministro de Fomento.

3. El volumen de tráfico que el contratista atienda por vía de refuerzo no podrá exceder del treinta por ciento del volumen de tráfico anual del servicio, medido en vehículos-kilómetro.

4. Cuando el vehículo utilizado para reforzar una expedición del servicio se encuentre amparado por una autorización de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo o de arrendamiento de vehículos con conductor, no serán de aplicación las limitaciones establecidas en el artículo 125 de este real decreto y 91.2 de la LOTT en tanto se encuentre prestándola.

5. El contratista deberá reflejar en su contabilidad los contratos que celebre con otros transportistas para reforzar el servicio de que se trate.

6. Los tráficos atendidos por vía de refuerzo mediante vehículos ajenos se considerarán, no obstante, prestados por el contratista del servicio, que responderá, en todo caso, frente a la Administración del exacto cumplimiento del contrato de gestión del servicio y frente a los usuarios de las responsabilidades derivadas del contrato mercantil de transporte.

Sin perjuicio de ello, el transporte realizado con ocasión del refuerzo por los vehículos no adscritos al contrato estará sujeto al cumplimiento de todas las obligaciones relativas al uso del tacógrafo, tiempos de conducción y descanso de los conductores y expedición y conservación de documentos de control exigibles al transporte discrecional de viajeros.

CAPÍTULO V

Servicios regulares permanentes de uso general con condiciones especiales de prestación

Artículo 98.

1. La Dirección General de Transporte Terrestre podrá autorizar la utilización de un mismo vehículo para servir conjuntamente los tráficos de dos servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general que presenten puntos de contacto, a fin de que determinadas expediciones de uno y otro se presten sin solución de continuidad en el recorrido.

Se entenderá que se produce solución de continuidad en la prestación de dos servicios, cuando el viajero que pretenda utilizarlos consecutivamente haya de transbordar de vehículo.

2. Para que proceda el otorgamiento de la autorización prevista en el apartado anterior, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

a) Que la autorización sea solicitada conjuntamente por los contratistas de los servicios implicados, indicando expresamente las expediciones o rutas que se verán afectadas.

b) Que las expediciones que se pretende solapar tengan una parada común en la que puedan tomar o dejar viajeros, sin que sus respectivos horarios de llegada y salida disten en dicha parada más de quince minutos entre sí.

c) Que la conveniencia de que los servicios implicados se presten sin solución de continuidad resulte acreditada en una valoración global, en la que se tendrán en cuenta tanto los intereses de los contratistas como de los usuarios de aquellos.

d) Que los tráficos que se pretende solapar no estén ya atendidos sin solución de continuidad por otro servicio público de transporte regular de viajeros de uso general preexistente.

3. El solape de expediciones de dos servicios previsto en este artículo deberá atenerse a las siguientes reglas:

a) El otorgamiento de la autorización no implica ninguna modificación de los tráficos de los servicios afectados.

b) La realización de los tráficos de cada servicio por el contratista del otro supone una forma especial de colaboración entre transportistas, resultando de aplicación, en consecuencia, todas las reglas señaladas en el artículo 97, con excepción de lo dispuesto en el párrafo segundo de su apartado 1 en relación con la necesidad de que el servicio se preste por vía de refuerzo.

c) El otorgamiento de la autorización no implica, por sí mismo, ninguna modificación del número de expediciones, calendario, horarios o itinerario de los servicios implicados.

Cuando se pretenda que las expediciones que se solapan se realicen con un horario, calendario o itinerario distinto a los que, hasta ese momento, viniesen siendo cumplidos en cada servicio, será necesario que estos se modifiquen simultáneamente, de conformidad con lo previsto en este Reglamento.

d) El otorgamiento de la autorización no altera el régimen tarifario de los servicios implicados, de tal forma que el precio cobrado a los usuarios de las expediciones solapadas será la suma de los precios correspondientes a los trayectos realizados sobre el itinerario de cada uno de los servicios, conforme a sus respectivas tarifas.

e) La realización sin solución de continuidad de las expediciones que, conforme a la autorización, hayan de solaparse será obligatoria.

Los contratistas no podrán solapar expediciones cuya realización sin solución de continuidad no se encuentre prevista en la autorización.

f) La autorización se otorgará por un plazo de validez limitado, que no podrá superar al de extinción del contrato de gestión de aquel de los servicios implicados que lo tenga más próximo.

4. La validez de la autorización para solapar expediciones de dos servicios se extinguirá en los siguientes supuestos:

a) Cuando concluya el plazo de validez por el que fue otorgada.

b) Cuando el titular de alguno de los servicios implicados renuncie expresamente a la autorización.

c) Cuando se incumplan las condiciones señaladas en la propia autorización

d) Cuando la Administración establezca un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general nuevo e independiente que atienda de forma unificada los tráficos hasta ese momento implicados en la autorización.

e) Cuando se resuelva cualquiera de los contratos de gestión de los servicios públicos solapados.

Artículo 99.

1. Cuando lo soliciten conjuntamente los contratistas de dos servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general cuyos itinerarios coincidan en algún tramo, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá autorizar que uno de ellos atienda tráficos correspondientes al otro, recogiendo y dejando viajeros en las paradas que ambos servicios tengan en común.

2. El otorgamiento de la autorización a que se refiere el apartado anterior estará condicionado a que el número de expediciones realizadas para atender un servicio por la empresa que no es contratista de su gestión no sea superior al que esté obligada a realizar la que sí lo es.

3. La prestación de servicios al amparo de la autorización regulada en este artículo deberá atenerse a las siguientes reglas:

a) El otorgamiento de la autorización no supone modificación alguna de los tráficos de los servicios implicados.

b) El otorgamiento de la autorización no modifica el número de expediciones, calendario, horarios o itinerario de los servicios implicados. En consecuencia, no exime a los contratistas de los servicios afectados de realizar por sí mismos las expediciones a que estén obligados.

c) El otorgamiento de la autorización regulada en este artículo no altera el régimen tarifario de los servicios implicados, de tal forma que el precio cobrado a los usuarios que se

desplacen en un determinado tráfico deberá ser el que corresponda por aplicación de la tarifa señalada en el contrato en que dicho tráfico se encuentra incluido.

d) La prestación del tráfico ajeno por parte del transportista autorizado será obligatoria en todas las expediciones señaladas en la autorización.

Por el contrario, dicho transportista no podrá atender el tráfico ajeno en expediciones no señaladas expresamente en la autorización.

e) Las expediciones realizadas por la empresa que no es la contratista del servicio deberán distar al menos treinta minutos de las que realice, anterior o posteriormente, el contratista.

f) La autorización regulada en este artículo se otorgará por un plazo de validez limitado, que no podrá superar al de extinción del contrato de gestión de aquel de los servicios implicados que lo tenga más próximo.

4. Transcurridos seis meses desde el otorgamiento de la autorización, la Administración titular del servicio autorizado a atender tráficos del otro analizará su impacto económico sobre el correspondiente contrato de gestión, introduciendo en este las modificaciones que, en su caso, resulten precisas para restablecer su equilibrio financiero.

En todo caso, deberá atender a dicho restablecimiento, revisando su régimen tarifario, cuando el índice de ocupación de las expediciones que discurren por las paradas afectadas por la autorización hubiese aumentado en ese período en más de un veinte por ciento.

A partir de esa primera comprobación, el órgano competente llevará a cabo, con periodicidad anual, una nueva revisión del impacto económico de la autorización, introduciendo, cuando así proceda, las modificaciones que resulten pertinentes en los términos anteriormente señalados.

5. La validez de la autorización regulada en este artículo se extinguirá en los siguientes supuestos:

a) Cuando concluya el plazo de validez por el que fue otorgada.

b) Cuando el titular de alguno de los servicios implicados renuncie expresamente a ella.

c) Cuando se incumplan las condiciones señaladas en la propia autorización.

d) Cuando se resuelva cualquiera de los contratos de gestión de los servicios públicos afectados.

Artículo 100.

1. Los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se prestarán respetando las tarifas establecidas en el correspondiente contrato de gestión, con las actualizaciones que hayan tenido lugar de conformidad con lo dispuesto en los artículos 68.3.i) y 74.

Las tarifas señaladas en el contrato tendrán la consideración de máximas. En consecuencia el contratista podrá cobrar a los usuarios cualquier precio inferior al que resultaría de su aplicación.

No obstante, cuando el contratista reciba cualquier clase de compensación de las previstas en los artículos 68.2.i) y 70.3, únicamente podrá aplicar tarifas inferiores a las máximas señaladas en el contrato o aplicar cualquier género de descuentos o rebajas a los usuarios no establecidos en aquel dando cuenta, con una antelación mínima de quince días, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, la cual podrá prohibirlas o limitarlas.

2. Además de los descuentos a los usuarios que, en su caso, se encuentren señalados en el contrato, el contratista deberá aplicarles todos aquellos otros que se encuentren legal o reglamentariamente establecidos, aunque no se hubiesen señalado expresamente en aquel.

El contratista deberá realizar también los descuentos que resulten obligatorios de conformidad con lo dispuesto en este artículo sobre el precio de las expediciones de calidad que, en su caso, le hubiesen sido autorizadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 101.

3. A los efectos señalados en el artículo 82.3.f) de la LOTT, se considerará que el incumplimiento reiterado del régimen tarifario del servicio por parte del contratista justifica la resolución del contrato cuando aquel hubiese sido sancionado en diez o más ocasiones por

la comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.27.5 de la LOTT en relación con ese contrato.

Artículo 101.

1. El contratista podrá solicitar que la Dirección General de Transporte Terrestre le autorice a realizar expediciones en condiciones de mayor comodidad o calidad a las previstas en el contrato o en las que los viajeros reciban prestaciones suplementarias a las señaladas en aquel, cuyo precio podrá fijar libremente.

El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado a que quede garantizado que todos los usuarios que así lo deseen pueden utilizar el servicio en otras expediciones en las condiciones previstas en el contrato a los precios que resulten de la aplicación de las tarifas contempladas en este.

El número de expediciones autorizadas conforme a lo previsto en este artículo no podrá exceder del cincuenta por ciento de las que se realicen en un mismo día con idéntico origen y destino, ni desplazar a las ordinarias de los horarios más demandados.

2. La resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre detallará cuáles son las condiciones de prestación de las expediciones cuya realización se autorice de conformidad con lo dispuesto en este artículo y el contratista deberá comunicarle antes de comenzar a realizarlas el calendario y horario y los precios que aplicará en dichas expediciones.

La prestación de las expediciones reflejadas en la resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre, así como el cumplimiento del calendario, horario y régimen de precios comunicado por el contratista será obligatorio para este, mientras no se le autorice otra cosa por parte de la Dirección General.

El otorgamiento de la autorización y las condiciones de prestación de las expediciones a que hace referencia este artículo deberá ser reflejado por la Dirección General de Transporte Terrestre en el correspondiente anexo del contrato.

3. El contratista deberá reflejar separadamente en su contabilidad los ingresos que se deriven de la prestación de expediciones de calidad.

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

Artículo 102.

1. A los efectos previstos en el artículo 68.2.g), la revisión periódica de las tarifas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se llevará a cabo teniendo en cuenta lo dispuesto al efecto en la legislación general aplicable en materia de revisión de valores monetarios y de contratos del sector público, con las concreciones que, en su caso, se hayan establecido para su aplicación a esta clase de servicios.

2. Fuera de la revisión tarifaria periódica prevista en el apartado anterior, las tarifas de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general solo podrán ser modificadas por la Dirección General de Transporte Terrestre de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.3 de la LOTT.

3. La revisión de las tarifas de un servicio que dé lugar a su modificación deberá ser reflejada por la Dirección General de Transporte Terrestre en el cuadro de precios recogido en el correspondiente anexo del contrato.

Artículo 103.

Cuando la Administración acuerde la concentración en un solo contrato de todos los derechos y obligaciones dimanantes de diferentes contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general preexistentes, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 81 de la LOTT, el contrato unificado resultante tendrá como plazo de duración la media de los años de vigencia que les resten a los contratos que se unifiquen, ponderados por el factor vehículos-kilómetro anuales.

La tarifa señalada en el contrato unificado se determinará teniendo en cuenta los costes generados por la prestación conjunta de los servicios preexistentes, y un beneficio

empresarial equivalente a la media obtenida con la explotación independiente de dichos servicios durante los tres últimos años, ponderada por el factor vehículos-kilómetro.

Artículo 104.

1. Previamente a la aprobación de la resolución mediante la que se modifique el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general en ejecución de lo previsto en los artículos 91, 92.2, 95.2, 102.2 ó 103, la Dirección General de Transporte Terrestre anunciará, en la página web del Ministerio de Fomento, la apertura de un período de información pública y, simultáneamente, recabará el informe del contratista del servicio y de las Comunidades Autónomas afectadas por los tráficos de este, durante un período de quince días.

Las citadas modificaciones contractuales deberán ser objeto de inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte a los efectos previstos en los artículos 85.5 y 49.2.b).

2. No podrá introducirse ninguna de las modificaciones señaladas en el apartado anterior hasta que hayan transcurrido tres años desde la formalización inicial del contrato de gestión, o dos desde su última modificación, ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación de su vigencia, salvo que se trate de incluir tráficos que venían siendo atendidos por un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general y que, como consecuencia de una renovación contractual, hubiesen quedado sin servicio.

3. Cuando la modificación de las condiciones de prestación del servicio implique el otorgamiento de nuevas subvenciones públicas para su compensación o el incremento de las que ya se venían otorgando, dicha modificación requerirá el acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

4. No tendrán la consideración de modificación contractual:

a) La sustitución de los vehículos adscritos a la prestación del servicio, cuando no afecte a las condiciones que estos hayan de cumplir de conformidad con lo establecido en el contrato.

b) El aumento o reducción de expediciones previsto en el artículo 93.

c) La modificación de horarios prevista en el artículo 94.

d) La modificación de puntos de parada prevista en el artículo 95.1.

e) La autorización para utilizar un mismo vehículo para servir conjuntamente los tráficos de dos servicios que presenten puntos de contacto prevista en el artículo 98.

f) La autorización para atender un tráfico de otro servicio de forma compartida prevista en el artículo 99.

g) La revisión periódica de tarifas prevista en el artículo 102.

h) La autorización de expediciones de calidad prevista en el artículo 101.

CAPÍTULO VI

Transportes regulares de uso especial

Artículo 105.

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

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

Nacional del Transporte por Carretera u órganos equivalentes de las Comunidades Autónomas.

Artículo 106.

1. La autorización administrativa especial precisa para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgará a las empresas que hayan convenido previamente la realización del transporte con los representantes de los usuarios a través del correspondiente contrato o precontrato, siempre que cuenten con los vehículos necesarios para llevarlo a cabo adscritos a la autorización de transporte público de viajeros que corresponda.

Transcurridos quince días desde que el interesado haya solicitado una autorización de transporte regular de uso especial sin que el órgano competente la haya denegado o establecido expresamente condiciones o limitaciones en relación con su prestación, el transporte se entenderá provisionalmente autorizado y el solicitante podrá comenzar a realizarlo.

Transcurridos tres meses, contados desde la fecha de la solicitud, sin que el órgano competente hubiese dictado resolución expresa, la autorización se entenderá otorgada.

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

Artículo 107.

1. La autorización de transporte regular de uso especial determinará las condiciones de prestación del servicio según lo previsto en el correspondiente contrato o precontrato, estableciendo en especial la ruta o rutas a seguir, con expresión de los tráficos a realizar, los puntos de origen y destino y paradas, así como los vehículos con los que el transportista autorizado deberá realizar con carácter general el transporte, los cuales habrán de encontrarse adscritos a la autorización de transporte público de viajeros de que sea titular.

Cuando la autorización se hubiese otorgado en los términos señalados en los párrafos segundo y tercero del artículo 106.1, su titular deberá prestar el servicio con los vehículos y de conformidad con las condiciones señaladas en el contrato o precontrato aportado junto con su solicitud.

2. Además de los vehículos a los que se refiere el apartado anterior, el titular de la autorización de transporte especial podrá utilizar otros, propios o ajenos, siempre que cumplan las condiciones técnicas exigidas en el correspondiente contrato y se encuentren amparados por la correspondiente autorización de transporte público, si bien, los tráficos atendidos por vehículos distintos a los señalados en la autorización de transporte especial no podrán exceder anualmente del 50 por 100 del total, salvo que en la correspondiente autorización se establezca, en atención al elevado volumen de la demanda que haya de atenderse u otras circunstancias especiales, un porcentaje diferente.

3. Los vehículos con los que se presten los servicios de transporte regular de uso especial deberán estar amparados por la autorización de transporte público de viajeros que en cada caso corresponda en función de sus características.

Cuando el vehículo utilizado para realizar la totalidad o una parte de las expediciones de un transporte regular de uso especial se encuentre amparado por una autorización de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo o de arrendamiento de vehículos con conductor, no serán de aplicación las limitaciones establecidas en los artículos 125 de este real decreto y 91.2 de la LOTT en tanto se encuentre prestándolas.

Artículo 108.

Las autorizaciones para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgarán por el plazo al que se refiera el correspondiente contrato con los usuarios, sin perjuicio de que el órgano en cada caso competente pueda exigir su visado con una

determinada periodicidad a fin de constatar el mantenimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento.

TÍTULO IV

Transportes discrecionales y distintos tipos específicos de transportes

CAPÍTULO I

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

Sección 1.ª Autorizaciones

Artículo 109.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 43.2 de la LOTT, para la obtención y mantenimiento de las autorizaciones de transporte público de viajeros en autobús y de transporte público de mercancías en vehículos que puedan superar las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, deberá resultar acreditado que la empresa cumple, además de la condiciones señaladas en el artículo 43.1 de la LOTT, los requisitos de establecimiento, competencia profesional, honorabilidad y capacidad financiera, con las concreciones señaladas en este Reglamento.

Artículo 110.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 44.a) de la LOTT, en relación con el requisito de establecimiento, el titular de la autorización deberá conservar en el lugar en que esta se encuentre domiciliada sus documentos contables, de gestión de personal o relativos a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, así como cualesquiera otros relacionados con su actividad de transporte en orden a su examen por la Administración de transporte o su remisión a requerimiento de esta.

2. El requisito exigido en el artículo 44.b) de la LOTT se considerará cumplido cuando la empresa cumpla la condición regulada en el artículo 38 de este Reglamento.

3. El requisito exigido en el artículo 44.c) de la LOTT se considerará cumplido cuando la empresa cumpla la condición regulada en el artículo 39 de este Reglamento y cuente, además, con el equipamiento administrativo y técnico y las instalaciones que, en su caso, resulten preceptivos.

Artículo 111.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la LOTT, a efectos del cumplimiento del requisito de competencia profesional, habrá de resultar acreditado que la empresa cuenta en todo momento con una persona física que ejerce las funciones de gestor de transporte con arreglo a lo dispuesto en este Reglamento.

No obstante, aunque constate que se incumple dicha condición, el órgano competente podrá permitir que la autorización continúe vigente por un plazo máximo de tres meses en los casos de muerte o incapacidad física sobrevenida de la persona que venía desarrollando esta función en la empresa, contado desde la fecha del fallecimiento o la incapacitación; circunstancias que deberán ser acreditadas documentalmente por el titular de la autorización o, en su caso, por sus herederos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, cuando la función de gestor de transporte se viniera cumpliendo personalmente por el empresario individual titular de la autorización y este falleciera o sufriera incapacidad física, los herederos forzosos definidos como tales por el Código Civil o, en su caso, por las respectivas legislaciones de las comunidades autónomas podrán continuar la actividad de la empresa durante un plazo máximo de seis meses, aun cuando no cumplan el requisito de competencia profesional. Dicho plazo podrá prorrogarse por otro de tres meses cuando se justifiquen las dificultades o

imposibilidad de obtener el certificado de competencia profesional a que se refiere el artículo 114.

Artículo 112.

A efectos de cumplir el requisito relativo a la dirección efectiva y permanente de las actividades de transporte de la empresa, exigido en el artículo 47.a) de la LOTT, el gestor de transporte deberá desarrollar, al menos, las siguientes funciones en la empresa:

a) Verificar que la empresa cuenta con cuantas autorizaciones, licencias o permisos resulten exigibles para prestar los servicios y actividades de transporte que realice y que continúa cumpliendo en todo momento los requisitos exigidos para su obtención.

b) Supervisar que los contratos de transporte y demás documentación mercantil emitida o suscrita por la empresa en relación con la contratación de operaciones y actividades de transporte se ajusten a la legalidad vigente.

c) Supervisar que todos aquellos otros transportistas u operadores de transporte de mercancías con los que, en su caso, la empresa contrate servicios o actividades de transporte se encuentren autorizados para prestarlos.

d) Supervisar que la empresa cumpla adecuadamente cuantas obligaciones le incumban en relación con la expedición, suscripción, utilización y conservación de documentos de control relativos a su actividad de transporte.

e) Supervisar que la contabilidad de la empresa refleje adecuadamente todas las operaciones que guarden relación con su actividad de transporte.

f) Organizar el trabajo de los conductores de la empresa teniendo en cuenta la reglamentación vigente sobre jornada laboral y sobre tiempos de conducción y descanso.

g) Supervisar que todos los vehículos utilizados por la empresa se encuentren habilitados para circular, habiendo superado las inspecciones técnicas que resulten exigibles, y tienen instalados y en condiciones de funcionar el tacógrafo, el limitador de velocidad y cuantos otros instrumentos de control sean obligatorios.

h) Señalar los criterios bajo los que se llevará a cabo el mantenimiento de los vehículos de la empresa.

i) Supervisar que todos los conductores de la empresa sepan cómo utilizar correctamente el tacógrafo y hayan sido instruidos acerca del adecuado cumplimiento de la legislación en materia de tiempos de conducción y descanso.

j) Supervisar la asignación de vehículos y conductores de la empresa a cada uno de los servicios que aquella realice.

k) Supervisar que los conductores a los que se asigne cada servicio se encuentran en posesión de cuantos permisos, habilitaciones o certificaciones en vigor resulten exigibles para llevarlo a cabo y conocen las condiciones de transporte que hayan de tenerse en cuenta por razón de sus características.

l) Supervisar que los vehículos asignados a cada servicio se adecúan a las características de este y se encuentran correctamente señalizados y acondicionados para realizarlo y que sus conductores conocen el peso y las dimensiones máximas de la carga y el número máximo de viajeros que pueden transportar.

m) Supervisar que la prestación de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general de que la empresa sea, en su caso, contratista se ajusta a lo establecido en el correspondiente contrato de gestión y en la legislación que resulte aplicable.

n) Supervisar que la prestación de los transportes regulares de viajeros de uso especial que, en su caso, realice la empresa, se ajusta a las prescripciones señaladas en la correspondiente autorización especial.

Artículo 113.

1. A efectos de cumplir el requisito de vinculación con la empresa, exigido en el artículo 47.b) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que se cumple alguna de las siguientes condiciones:

a) Cuando el titular de la autorización de transporte sea una persona física, esta podrá ser el gestor de transporte de la empresa, debiendo resultar acreditado que se encuentra en situación de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

En caso contrario, el gestor de transporte deberá estar dado de alta por el titular de la autorización en el Régimen General de la Seguridad Social a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponda a los jefes administrativos y de taller.

No obstante, se admitirá que ese gestor esté afiliado en situación de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social cuando guarde con el titular de la autorización una relación de parentesco de las que justifican esa posibilidad conforme a las normas aplicables en la materia.

b) Cuando el titular de la autorización sea una persona jurídica, su gestor de transporte podrá ser cualquiera de las personas físicas que, en su caso, la integren, siempre que resulte acreditado que su participación en el capital social es igual o superior al quince por ciento y que dicha persona se encuentra en situación de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

En cualquier otro caso, el gestor de transporte deberá estar dado de alta por la empresa titular de la autorización en el Régimen General de la Seguridad Social a tiempo completo en un grupo de cotización no inferior al que corresponda a los jefes administrativos y de taller.

2. La participación del gestor de transporte en el capital social de la empresa habrá de ser acreditada documentalmente por esta, cuando así resulte pertinente a los efectos previstos en la letra b) del apartado anterior.

En la comprobación del cumplimiento del resto de condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y en los registros de la Tesorería General de la Seguridad Social.

3. Una misma persona podrá ejercer como gestor de transporte de distintas personas jurídicas cuando el capital de estas pertenezca en más de un cincuenta por ciento a un mismo titular, bastando en dicho supuesto con que cumpla los requisitos previstos en la letra b) del apartado 1 en una de tales personas jurídicas, si bien deberá realizar la totalidad de las funciones previstas en el artículo 112 en cada una de ellas.

Artículo 114.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 47.c) de la LOTT, el gestor de transporte de la empresa habrá de estar en posesión del certificado expedido por la Administración que acredite su competencia profesional para el transporte por carretera de viajeros o de mercancías, según corresponda, de conformidad con los criterios y procedimiento que reglamentariamente se encuentren establecidos al efecto.

2. Los certificados de competencia profesional serán expedidos por el Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento o por el órgano competente de las Comunidades Autónomas a las que dicha competencia les haya sido delegada por el Estado, teniendo en cuenta al efecto las reglas contenidas en el anexo II de este Reglamento.

El órgano que expida el certificado deberá realizar la oportuna inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

3. En la comprobación del cumplimiento de la condición regulada en este artículo, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Artículo 115.

1. A efectos de lo dispuesto en el artículo 45 de la LOTT, tanto el propio titular de la autorización, ya sea una persona física o jurídica, como el gestor de transporte de la empresa a título personal, deberán cumplir el requisito de honorabilidad.

2. En la comprobación del cumplimiento de las condiciones señaladas en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte y en el Registro Europeo de Empresas de Transporte por Carretera.

Artículo 116.

1. Las personas físicas o jurídicas condenadas a pena de inhabilitación especial que impida el ejercicio de las profesiones de transportista, de intermediario en la contratación de transportes o de gestor de transporte por la comisión de cualquier delito, mientras dure dicha inhabilitación perderán la honorabilidad salvo que, tras la instrucción del correspondiente procedimiento, el órgano competente acuerde que dicha pérdida de honorabilidad resultaría desproporcionada.

2. Asimismo, las personas físicas o jurídicas, sancionadas mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de cualquiera de las infracciones señaladas en el apartado A del anexo I de este Reglamento o que hayan alcanzado un Índice de Reiteración Infractora (en adelante IRI) con valor igual o superior a tres perderán la honorabilidad salvo que, tras la instrucción del correspondiente procedimiento, el órgano competente acuerde que dicha pérdida de honorabilidad resultaría desproporcionada.

Cuando las infracciones que pudieran determinar la pérdida de la honorabilidad de una empresa guarden relación con el ámbito de funciones que corresponde desarrollar a su gestor de transporte, este perderá su honorabilidad, salvo que, tras la instrucción del correspondiente procedimiento, el órgano competente acuerde que dicha pérdida de honorabilidad resultaría desproporcionada.

3. La privación de la honorabilidad tendrá la misma duración que la inhabilitación a que haya sido condenada la persona de que se trate en el supuesto contemplado en el apartado 1.

En los demás supuestos previstos en el apartado 2 tendrá una duración de 365 días, igualmente contados desde la fecha de su inscripción registral.

4. La privación de la honorabilidad a una persona conllevará las siguientes consecuencias:

a) La suspensión de las autorizaciones de transporte de viajeros en autobús, de transporte de mercancías en vehículos que puedan superar las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada o de operador de transporte de mercancías de las que fuese titular, en los términos previstos en el artículo 52 de la LOTT, si bien dichas autorizaciones no podrán ser visadas mientras su titular se encuentre inhabilitado de conformidad con lo dispuesto en este artículo.

b) Su inhabilitación para ser titular de una de tales autorizaciones durante el período que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.

c) Su inhabilitación para ejercer la actividad de gestor de transporte durante el período que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior.

Sección 2.ª Régimen jurídico

Artículo 117.

1. El IRI de una empresa vendrá determinado por la aplicación de las siguientes reglas:

a) Cuando el infractor sea titular de una autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús, su IRI se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$IRI = [I + (i / 3)] / V$$

b) Cuando el infractor no sea titular de una autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús, su IRI se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$IRI = I + (i / 3)$$

2. Los factores que integran las fórmulas del apartado anterior quedan definidos de la siguiente manera:

I = número de infracciones señaladas en el apartado B del anexo I de este Reglamento cometidas por una persona en un plazo igual o inferior a 365 días, que hayan sido sancionadas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa;

i = número de infracciones señaladas en el apartado C del anexo I de este Reglamento cometidas por una persona en un plazo igual o inferior a 365 días, que hayan sido sancionadas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa;

V = número medio de vehículos adscritos a la autorización de transporte de mercancías o de viajeros en autobús de la que era titular la persona de que se trate durante los 365 días anteriores a la comisión de la última de las infracciones tenidas en cuenta para calcular los factores “I” e “i”.

3. Las condenas penales y las resoluciones sancionadoras dictadas por una autoridad distinta a la Administración de transportes que hayan de ser tenidas en cuenta para determinar la pérdida de la honorabilidad de una persona o que deban ser tenidas en cuenta para determinar su IRI, se inscribirán en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte por la Oficina Central del Registro cuando sean comunicadas a la Dirección General de Transporte Terrestre por la autoridad que las dictó o por el órgano competente de la Administración de transportes en el territorio en que fueron dictadas.

Artículo 118.

1. En el momento en que se produzca la inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte de una condena o resolución sancionadora que, conforme a lo dispuesto en el artículo 116, pudiera determinar la pérdida de honorabilidad del infractor, la Oficina Central del Registro comunicará esa circunstancia a las personas que pudieran verse afectadas por dicha pérdida y al órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público en el territorio en que se domicilie el infractor, identificando las resoluciones mediante las que fueron sancionadas las correspondientes infracciones.

Artículo 119.

(Anulado)

Téngase en cuenta que este artículo se anula, en la redacción dada por el art. 2.98 del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por Sentencia del TS de 15 de octubre de 2020. Ref. BOE-A-2020-15069, en el mismo sentido Sentencia del TS de 22 de octubre de 2020. Ref. BOE-A-2020-16028

Redacción anterior:

"En aquellos supuestos en que el transporte se realice al amparo de una autorización específicamente referida al vehículo de que se trate, deberá llevarse a bordo de éste el original de la tarjeta en que se documente dicha autorización.

Cuando se realice al amparo de una autorización referida al conjunto de vehículos de la empresa para los que la Administración haya expedido las correspondientes copias certificadas, deberá llevarse a bordo del vehículo la copia que corresponda, cuando ésta se encuentre expresamente referida a aquél, o cualquiera de las copias de que disponga la empresa en caso contrario."

Artículo 120.

La resolución dictada por el órgano competente en materia de autorizaciones en relación con la pérdida de honorabilidad pondrá fin a la vía administrativa y deberá ser notificada para su inscripción a la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Artículo 121.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 46.a) de la LOTT en relación con el requisito de capacidad financiera, habrá de resultar acreditado que la empresa no está declarada insolvente ni en concurso.

En la comprobación del cumplimiento de dicha condición, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Registro Mercantil o, en su caso, en el Registro Público Concursal.

No obstante, aun cuando la empresa haya sido declarada en concurso, el órgano competente para el otorgamiento de la correspondiente autorización podrá considerar que continúa cumpliendo el requisito de capacidad financiera cuando llegue al convencimiento de que existen perspectivas realistas de saneamiento financiero en un plazo máximo de seis meses; circunstancia que deberá hacer constar expresamente en una resolución motivada que habrá de inscribirse en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

2. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 46.b) de la LOTT, habrá de resultar acreditado que la empresa dispone, al menos, de un capital y reservas por un importe mínimo de 9.000 euros, cuando utilice un solo vehículo, y de 5.000 euros más por cada vehículo adicional utilizado.

En la comprobación del cumplimiento de dicha condición, el órgano competente deberá atenerse a los datos obrantes en el Registro Mercantil, o en el registro público que corresponda, y a la documentación complementaria aportada, en su caso, por el interesado, cuando el titular de la autorización sea una persona jurídica.

Cuando se trate de un empresario individual, se presumirá que cumple la condición siempre que ninguno de los vehículos adscritos a la autorización rebase la antigüedad de doce años contada desde su primera matriculación y disponga de ellos en alguna de las siguientes modalidades:

a) Propiedad o arrendamiento financiero, circunstancias en cuya comprobación el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los registros de la Jefatura Central de Tráfico.

b) Arrendamiento ordinario, contratado por un plazo no inferior a 24 meses, circunstancia que habrá de ser documentalmente acreditada por el interesado.

3. Cuando no se cumplan las exigencias señaladas en el apartado anterior, el titular de la empresa deberá acreditar documentalmente alguna de las dos siguientes condiciones:

a) Que dispone de una garantía prestada por una entidad financiera o de seguros, mediante la que esta se convierte en garante solidario de dicha empresa frente a sus acreedores hasta la cuantía que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo.

b) Que una entidad financiera acredita que la empresa tienen acceso a crédito hasta la cuantía que corresponda de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo.

Artículo 122.

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

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

a) Que el transporte venga motivado por acontecimientos de afluencia masiva de público, no pudiendo la demanda ser satisfecha adecuadamente por los servicios regulares permanentes de uso general existentes.

b) Que por el carácter ocasional del servicio no proceda el establecimiento de transportes regulares permanentes, temporales o de uso especial.

c) Que los servicios no se presten con reiteración de itinerario, calendario y horario, teniendo cada transporte una finalidad específica e independiente.

d) Que el transporte se organice con un objetivo o finalidad común a la totalidad de los viajeros.

Cuando la petición se justifique en el cumplimiento de las circunstancias previstas en los apartados b) y c) se valorará la inexistencia de agencia de viajes en la población de que se trate.

En la correspondiente autorización, la cual podrá tener carácter único o temporal, se concretarán el viaje o viajes autorizados y, en su caso, el tiempo de duración de la misma.

2. Las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías habilitarán para realizar transportes con reiteración o no de itinerario, calendario u horario.

Podrá contratarse la capacidad total o parcial del vehículo al que estén referidas tales autorizaciones.

CAPÍTULO II

Reglas sobre determinados tipos específicos de transporte

Sección 1.ª Transporte público en automóviles de turismo

Artículo 123.

El otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la realización de transportes discrecionales interurbanos en vehículos de turismo estará condicionado a que el solicitante sea previamente titular de la licencia municipal que habilite para la prestación de la misma clase de servicios en el ámbito urbano.

La autorización de transporte interurbano deberá domiciliarse en el mismo municipio que hubiese otorgado la licencia de transporte urbano.

La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano dará lugar a la cancelación de la autorización habilitante para la realización de transporte interurbano, salvo que se den las circunstancias previstas en el artículo siguiente.

Artículo 124.

Excepcionalmente, podrán otorgarse autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios interurbanos, aun cuando el municipio competente no hubiese otorgado previamente la correspondiente licencia municipal, si concurren las siguientes circunstancias:

a) Que haya sido denegada la correspondiente licencia municipal habilitante para la realización de transporte urbano, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de su petición.

b) Que la autorización haya de domiciliarse en un núcleo de población de menos de 5.000 habitantes.

c) Que la oferta de transporte público discrecional en vehículos de turismo en la zona geográfica de que se trate, sea insuficiente para atender adecuadamente las necesidades de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia plenamente justificada en el expediente.

Artículo 125.

Como regla general, los servicios a que se refiere esta sección, salvo en los supuestos exceptuados en los artículos 126 y 127, deberán iniciarse en el término municipal en que se encuentre domiciliada la autorización de transporte.

A tal efecto, se entenderá, en principio, que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.

Artículo 126.

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, en las zonas en las que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, de forma tal que la adecuada ordenación de tales servicios trascienda el interés de cada uno de los mismos, los entes competentes para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano podrán establecer o autorizar Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en las que los vehículos debidamente autorizados estarán facultados para la prestación de cualquier servicio, ya tenga carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente dentro de dichas Áreas, incluso si excede o se inicia fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo.

2. El establecimiento de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta podrá realizarse a través de cualquiera de los procedimientos previstos en el artículo 114 de la LOTT o directamente por el Ente competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano, siendo en todo caso necesaria para tal establecimiento la conformidad de éste y el informe favorable de, al menos, las dos terceras partes de los municipios que se proponga incluir en las mismas, debiendo representar dichos municipios como mínimo el 75 por 100 del total de la población del Área.

3. Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta serán otorgadas por el Ente competente para el establecimiento del Área, o por el que designen las normas reguladoras de ésta, y, a efectos de lo dispuesto en el artículo 123, tendrán análoga consideración a la de las licencias municipales.

En el procedimiento de adjudicación de dichas autorizaciones deberán observarse los requisitos específicos establecidos para el otorgamiento de licencias municipales, siendo de aplicación las normas relativas a éstas en los servicios que se presten íntegramente dentro de dichas Áreas.

4. El Ente competente para el establecimiento o autorización del Área Territorial de Prestación Conjunta lo será asimismo para realizar, con sujeción a la normativa general, cuantas funciones de regulación y ordenación del servicio resulten necesarias. Dicho Ente podrá delegar el ejercicio de sus funciones en los órganos rectores designados por las normas reguladoras del Área, en alguno de los municipios integrados en la misma o en otra Entidad pública preexistente o constituida a tal efecto, siempre que exista informe favorable de los municipios cuyo número y población sean como mínimo los necesarios para la creación del Área.

Artículo 127.

1. No obstante lo dispuesto con carácter general en el artículo 125, los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de transporte discrecional en vehículo de turismo domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el puerto o aeropuerto de que se trate, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en que esté domiciliada la autorización.

El Ministro de Fomento, y en sus respectivos ámbitos territoriales las comunidades autónomas que, por delegación del Estado ostenten la competencia para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte discrecional en vehículos de turismo, podrán extender el régimen señalado en este apartado a los servicios de recogida de viajeros en estaciones ferroviarias o de autobuses, cuando entiendan que ello contribuirá a dotar de una mayor fluidez y eficacia al sistema general de transporte público de viajeros.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, cuando las autorizaciones domiciliadas en el término municipal en que se ubiquen puertos o aeropuertos, u otros apartados, tales como, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados u otros similares en los que se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios, no basten para atender ésta demanda de transporte, el ente competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con autorización de transporte interurbano domiciliada en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de tráfico.

3. Los órganos en cada caso competentes pondrán especial atención en la vigilancia y control del cumplimiento de las condiciones exigibles para la prestación de los servicios que, con arreglo a lo dispuesto en los apartados anteriores, se inicien fuera del municipio en que se encuentre domiciliada la autorización; pudiendo limitarse o prohibirse por el órgano que ostente la competencia en el lugar de destino la realización de dichos servicios a quienes hubiesen incumplido tales condiciones de forma reiterada.

Sección 2.ª Transportes turísticos y realizados con contratación individual

Artículo 128.

1. Los transportes turísticos habrán de prestarse, en todo caso, en el marco de una combinación previa, vendida u ofrecida en venta por una agencia de viajes con arreglo a un precio global en la que, aparte del servicio de transporte de ida al punto de destino y vuelta al punto de origen en un mismo modo o en modos diferentes, se incluyan, al menos, dos de las siguientes prestaciones complementarias:

a) Alojamiento durante al menos una noche.

b) Manutención alimenticia, sin que se consideren incluidos en este concepto los servicios de restauración a bordo del vehículo, en estaciones de transporte de viajeros o durante la realización de paradas intermedias entre origen y destino de duración inferior a tres horas.

c) Otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa de la combinación, tales como la asistencia a cursos, conferencias o eventos deportivos, realización de excursiones o visitas a centros de interés cultural o turístico, entradas para la asistencia a un espectáculo en el lugar de destino, alquiler de vehículos o servicio de guía turística, la cual exigirá la presencia de, al menos, una persona especializada, distinta del conductor, que realice tal función y, deberá venir justificada por la realización de una visita a un lugar o centro de interés cultural o turístico.

No obstante, en los servicios en que la ida y la vuelta al punto de destino se realice en menos de ocho horas, bastará que juntamente con el transporte se realice una de las prestaciones complementarias citadas.

2. No obstante la exigencia general de que los transportes turísticos incluyan los trayectos de ida y vuelta, podrá admitirse, siempre que no queden desnaturalizados dicha regla general ni el carácter turístico del servicio, que alguno o algunos de los usuarios contraten etapas aisladas de los mismos.

3. Tendrán asimismo el carácter de turísticos los transportes de viajeros por carretera con origen o destino en aeropuertos, puertos o estaciones ferroviarias, contratados con agencias de viaje conjuntamente con el correspondiente transporte aéreo, marítimo o ferroviario, como continuación o antecedente de éste, siempre que el precio del transporte por carretera no exceda del 40 por 100 del realizado en el otro modo.

4. Los transportes turísticos podrán ser objeto de contratación individual y cobro por asiento, facilitándose a cada viajero un billete en el que se especificará que se trata de un servicio turístico, el trayecto que comprende, las prestaciones complementarias incluidas y el precio total.

Artículo 129.

Cuando los transportes turísticos revistan carácter periódico y se presten con reiteración de itinerario, resultando coincidentes con un servicio de transporte regular de viajeros de uso general, el precio de la combinación contratada en la que estén incluidos deberá ser, al menos, un treinta por ciento superior a la tarifa del transporte en el servicio regular. Serán de aplicación, a efectos de apreciación de la coincidencia, las reglas establecidas en los artículos 64 y 65 de este Reglamento.

Dicho requisito podrá ser, no obstante, exonerado por el órgano administrativo competente en relación con la línea regular con la que se produzca la coincidencia, a petición de la agencia de viajes, cuando en el correspondiente expediente, y oídos en el plazo de quince días la empresa titular de la línea, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Comité Nacional del Transporte por Carretera, quede suficientemente justificada la posibilidad de realizar la combinación contratada a los precios ofrecidos y la especificidad de los usuarios que impida que se realice una competencia injustificada para la línea regular coincidente.

Artículo 130.

A fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos anteriores, las agencias de viaje deberán comunicar a la Administración los transportes

turísticos realizados con reiteración de itinerario y carácter periódico o reiteración de calendario que pretendan llevar a cabo, especificando las condiciones de prestación, las tarifas y el resto de los servicios que vayan a integrar la combinación que se va a ofrecer a la venta. La Administración prohibirá la realización del correspondiente transporte cuando en el expediente no quede suficientemente justificado el cumplimiento de las condiciones exigibles.

Los correspondientes servicios podrán comenzar a prestarse a partir de los treinta días de su comunicación a la Administración, si ésta no ha hecho manifestación expresa en otro sentido.

Artículo 131.

Independientemente de los transportes turísticos definidos en los artículos anteriores de esta sección, las agencias de viaje podrán realizar transportes discrecionales de viajeros con contratación individual y cobro por asiento, sin que sea exigible que los mismos vayan acompañados de las prestaciones señaladas en el artículo 128, siempre que aquéllos revistan carácter ocasional y esporádico, y vayan dirigidos a un grupo homogéneo de usuarios, teniendo el transporte un objetivo o finalidad común a todos ellos.

Artículo 132.

Cuando las empresas titulares de la explotación de servicios regulares de viajeros que atiendan tráficos coincidentes con los de los servicios a que se refiere esta sección realicen la denuncia de cualquier infracción que se produzca en el establecimiento o la prestación de los mismos, la Administración estará obligada a realizar la correspondiente investigación tendente a la exigencia de las responsabilidades en su caso existentes.

Sección 3.ª Transporte sanitario

Artículo 133.

1. Transporte sanitario es aquel que se realiza para el desplazamiento de personas enfermas, accidentadas o por otra razón sanitaria en vehículos especialmente acondicionados al efecto.

2. Los servicios de transporte sanitario podrán prestarse con vehículos adecuados para el traslado individual de enfermos en camilla, dotados o no de equipamientos que permitan medidas asistenciales, o con vehículos acondicionados para el transporte colectivo de enfermos no aquejados de enfermedades transmisibles.

Artículo 134.

1. Las características técnicas, así como el equipamiento sanitario y la dotación de personal de cada uno de los distintos tipos de vehículos sanitarios previstos en el artículo anterior, serán determinados por Real Decreto a propuesta conjunta de los Ministros de Sanidad y Consumo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. Todos los vehículos de transporte sanitario, ya fueren de transporte público, privado u oficial, deberán contar con una certificación técnico-sanitaria expedida por el órgano competente en materia de sanidad en el lugar en que dicho vehículo esté residenciado, acreditativa del cumplimiento de las condiciones técnico-sanitarias a que se refiere el punto anterior.

La referida certificación técnico-sanitaria, a partir de cumplirse el segundo año de antigüedad del vehículo, deberá ser renovada anualmente, previa inspección, llevada a cabo por el órgano competente, de los aspectos del vehículo o sus elementos que tengan repercusión a efectos sanitarios. Además de la inspección anual a efectos de renovación, los órganos sanitarios podrán realizar cuantas inspecciones estimen precisas, y procederán conforme a los artículos 31.2 y 37 de la Ley General de Sanidad en el caso de que las mismas resultasen desfavorables.

Artículo 135.

1. Para la realización de transporte sanitario será necesaria la previa obtención de la correspondiente autorización administrativa, otorgada bien para transporte público o para transporte privado. A efectos de control, la Administración expedirá una copia de dicha autorización referida a cada uno de los vehículos que la empresa pretenda utilizar a su amparo, previa comprobación de que cuenta con la certificación técnico-sanitaria regulada en el artículo anterior.

2. Las autorizaciones para la realización de transporte público sanitario serán otorgadas por el órgano estatal o autonómico competente en materia de transporte interurbano.

La decisión administrativa sobre el otorgamiento de la autorización tendrá carácter reglado, pudiendo revestir carácter negativo, únicamente, cuando se incumpla alguna condición o requisito que resulte preceptivo, o cuando así deba resultar de la aplicación de los criterios de prestación del servicio y de distribución territorial del mismo debidamente aprobados.

Artículo 136.

1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte sanitario será necesaria la previa obtención de la certificación técnico-sanitaria que se regula en el artículo 134. Cuando la certificación técnico-sanitaria sea suspendida, retirada o no renovada en el plazo establecido, se considerará automáticamente invalidada la autorización de transporte sanitario, aun cuando dicha invalidez no haya sido formalmente declarada por la Administración.

2. Los vehículos a los que estén referidas las autorizaciones de transporte sanitario deberán cumplir las condiciones de antigüedad máxima que, tanto a efectos del otorgamiento de la autorización como de mantenimiento de la misma, se determine por Orden conjunta de los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Sanidad y Consumo.

3. Las autorizaciones de transporte sanitario deberán especificar el tipo de vehículos para el que las mismas se conceden, y habilitarán para la realización de transporte tanto urbano como interurbano en todo el territorio nacional.

Las referidas autorizaciones deberán estar domiciliadas en la localidad en la que los vehículos tengan su base de operaciones, debiendo ser modificada dicha domiciliación cuando pasen a prestar servicios con carácter habitual en otra localidad.

Artículo 137.

Para la obtención de las autorizaciones de transporte sanitario deberán cumplirse los siguientes requisitos específicos:

a) Autorizaciones de transporte público:

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

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

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

b) Autorizaciones de transporte privado.

Además de los establecidos con carácter general en los artículos 157 y 158, deberá haberse obtenido previamente la certificación técnico-sanitaria prevista en el artículo 134.

Artículo 138.

1. Por los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Sanidad y Consumo, podrán establecerse tarifas obligatorias en horquilla en relación con los servicios de transporte sanitario.

Podrán acordarse tarifas inferiores a las mínimas en los casos de contrataciones de duración superior a seis meses o en los que se garantice un volumen significativo de transporte, en los términos que se fijen.

2. Las Empresas de transporte público sanitario deberán estar en condiciones de ofrecer sus servicios a los posibles usuarios las veinticuatro horas de cada día.

Sección 4.ª Transporte funerario

Artículo 139.

1. El transporte funerario deberá ser realizado por empresas de pompas fúnebres legalmente establecidas, teniendo la consideración de transporte privado complementario.

2. En la realización de los servicios de transporte funerario deberán respetarse las normas vigentes de policía mortuoria, debiendo cumplir los vehículos todos aquellos requisitos técnicos y sanitarios que, en su caso, establezcan los Ministerios de Industria, Turismo y Comercio y de Sanidad y Consumo.

3. Todas las empresas legalmente dedicadas a la realización de transportes funerarios podrán desarrollar esta clase de servicios en todo el territorio nacional, con independencia de su origen o recorrido, hasta el lugar en que se realice el enterramiento o se conduzca el cadáver.

Sección 5.ª Transporte de mercancías peligrosas y de mercancías perecederas

Artículo 140.

1. El transporte de mercancías peligrosas deberá realizarse respetando las reglas específicas dirigidas a prevenir los riesgos inherentes al mismo, las cuales serán establecidas por el Gobierno, y de conformidad con lo que éste determine, por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o por otros Ministerios afectados dentro; de sus respectivas competencias, previo informe de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa internacional para el transporte de dichas mercancías.

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

3. Los transportes de productos perecederos que hayan de ser realizados en vehículos especialmente acondicionados para los mismos se llevarán a cabo según reglas establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, o por otros Ministros afectados dentro de sus respectivas competencias, de acuerdo con la legislación sobreprotección de los consumidores y usuarios y en las Reglamentaciones Técnico-Sanitarias, teniendo en cuenta lo dispuesto en la normativa internacional para el transporte de dichos productos.

CAPÍTULO III

Transporte urbano

Artículos 141 a 143.

(Derogados).

CAPÍTULO IV

Transporte internacional

Artículo 144.

Las empresas españolas que pretendan realizar transportes internacionales de viajeros o de mercancías sujetos a la autorización de los países extranjeros por los que estos hayan de

discurrir o de las organizaciones internacionales en las que dichos países estén integrados, deberán obtener previamente la referida autorización.

Dichas autorizaciones serán distribuidas por la Dirección General de Transporte Terrestre entre las empresas que las soliciten y para su obtención deberá resultar acreditado que dichas empresas son titulares de la autorización que en cada caso resulte pertinente para realizar transporte en territorio nacional conforme a lo dispuesto en este Reglamento.

Artículo 145.

(Suprimido).

Artículo 146.

(Suprimido).

Artículo 147.

(Suprimido).

Artículo 148.

(Suprimido).

Artículo 149.

(Suprimido).

Artículo 150.

Cuando la realización de transportes internacionales de mercancías o discrecionales de viajeros estuviera sujeta a la autorización de los países extranjeros por los que éstos discurran, la distribución de tales autorizaciones que corresponda realizar a la Administración española se ajustará a las reglas que determine el Ministro de Fomento según los criterios que a continuación se explicitan:

1. Cuando se trate de autorizaciones correspondientes a países y modalidades de transporte cuyo número resulte en principio suficiente para atender cuantas demandas se realicen, dichas autorizaciones se distribuirán por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, según las solicitudes que realicen las empresas que las precisen, de acuerdo con las reglas que, en su caso, se encuentren establecidas conforme a lo previsto en el artículo 151.

2. Excepcionalmente, cuando el número de autorizaciones correspondientes a un determinado país o modalidad de transporte de que disponga la Administración española resulte insuficiente para atender todas las demandas que realicen las empresas, se distribuirán entre los solicitantes de tal forma que, en la medida en que el contingente disponible lo permita, se asigne a cada empresa el mismo número de autorizaciones que le fueron asignadas y utilizó debidamente en años anteriores. Si, después de alcanzado este objetivo, aún sobrasen autorizaciones del referido contingente, éstas serán distribuidas entre los solicitantes con idénticos criterios a los señalados en el párrafo 1 de este artículo para el caso general.

A los efectos anteriormente previstos, la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera deberá hacer pública la relación de Estados y modalidades de transporte respecto de los que exista insuficiencia de autorizaciones.

Cuando las circunstancias concurrentes en el mercado de transporte internacional con un determinado país así lo aconsejen, el Ministro de Fomento podrá supeditar el otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere este artículo para la realización de transportes privados que no se encuentre liberalizado a que el contingente disponible sea suficiente para garantizar la cobertura de todos los transportes públicos que sean demandados.

Artículo 151.

La solicitud de autorizaciones de transporte internacional de mercancías y de viajeros de carácter discrecional, así como la realización material de su otorgamiento y su distribución temporal, se llevarán a cabo de conformidad con las reglas que para garantizar el más adecuado aprovechamiento de las mismas determine el Ministro de Fomento, que podrá retirar dichas autorizaciones y establecer limitaciones al otorgamiento de otras nuevas, en relación con las empresas que hagan un uso indebido de las mismas o vulneren las normas reguladoras del transporte internacional.

Artículo 152.

(Suprimido).

Artículo 153.

(Suprimido).

Artículo 154.

En ejecución de lo previsto en el artículo 101.1.b) de la LOTT, los transportes privados particulares de viajeros habrán de realizarse en vehículos de turismo. No obstante, las familias numerosas de categoría especial podrán utilizar para su desplazamiento vehículos de mayor capacidad, siempre que no superen las 17 plazas, incluida la del conductor.

Los transportes privados particulares de mercancías habrán de llevarse a cabo en vehículos cuya masa máxima autorizada no sea superior a 6 toneladas, salvo que se trate del transporte de máquinas, animales o complementos destinados a la práctica personal de una actividad deportiva o recreativa que, por sus características, no resulte posible transportar en un vehículo que no supere dicho límite.

Artículo 155.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 103.1 de la LOTT, la realización de transportes privados complementarios estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie la autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

Las autorizaciones de transporte privado complementario habilitan para realizar transporte exclusivamente con los vehículos que se les hayan vinculado mediante la inscripción de su matrícula en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

2. No obstante, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transportes que presenten idénticas características a las señaladas en el artículo 33.2 de este Reglamento.

b) Transportes privados particulares definidos en el artículo 101 de la LOTT.

c) Transportes oficiales definidos en el artículo 105 de la LOTT.

d) Transporte de viajeros en vehículos de turismo, salvo que se trate de transporte sanitario.

e) Transporte de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 3,5 toneladas.

f) Transporte funerario, que podrá realizarse libremente en todo el territorio nacional por prestadores de servicios funerarios, con independencia de su origen o recorrido.

CAPÍTULO V

Transportes privados

Artículo 156.

1. A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 102.1 de la LOTT, habrá de resultar acreditado que la actividad principal del solicitante de la autorización no es la de transporte.

En la comprobación del cumplimiento de este requisito, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en el Censo de Obligados Tributarios.

2. En ningún caso podrá otorgarse una autorización de transporte privado complementario a quien sea titular de una de transporte público.

3. A los efectos previstos en el artículo 102.2.b) de la LOTT, cuando la actividad principal que justifique el otorgamiento de la autorización se preste de forma ambulante, el vehículo con el que se practique tendrá la consideración de establecimiento de la empresa.

Artículo 157.

A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 104 de la LOTT, habrá de resultar acreditada la necesidad de transportar y su proporcionalidad en relación con la carga útil o número de plazas de los vehículos que se pretenda utilizar al amparo de la autorización.

Cuando se trate de una autorización de transporte de mercancías, el interesado acreditará dicho requisito presentando la documentación justificativa del volumen de mercancías que adquiera, manufacture y venda habitualmente, así como del número de sus clientes y proveedores.

Cuando se trate de una autorización de transporte de viajeros, el interesado acreditará el requisito presentando la documentación justificativa del número de trabajadores propios, proveedores y clientes que asisten a sus centros con habitualidad.

Cuando se trate de una autorización de transporte sanitario privado complementario, el interesado acreditará el requisito presentando la documentación justificativa del número de personas accidentadas o enfermas que necesitan ser trasladadas habitualmente desde o hasta sus centros.

Artículo 158.

Las autorizaciones de transporte privado complementario quedarán sujetas a lo dispuesto en los artículos 42, 43 y 46, y sus titulares deberán comunicar al órgano competente para su otorgamiento la dirección de correo electrónico de que disponen.

TÍTULO V

Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

CAPÍTULO I

Agencias de transporte

Sección 1.ª Agencias de transporte de mercancías

Artículo 159.

1. De conformidad con lo que se dispone en el artículo 119.1 de la LOTT, quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera deberán obtener una autorización de operador de transporte de mercancías.

No obstante, no estarán obligados a obtener dicha autorización para intermediar en la contratación de transporte de mercancías:

a) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que hubiesen acreditado para su obtención disponer de un capital y reservas por un importe igual o superior al establecido en la letra d) del artículo siguiente.

b) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que se limiten a intermediar en la contratación de otros transportistas para atender demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, siempre que el número de vehículos ajenos utilizados como consecuencia de esa intermediación no supere en ningún momento al de su propia capacidad de transporte medida en número de vehículos.

c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, en tanto que su intermediación se limite a la comercialización de los transportes prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, el órgano competente que expida o vise una autorización de transporte público de mercancías cuyo titular cumpla el requisito señalado en su letra a), deberá inscribirlo como operador de transporte en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

3. La actividad de intermediación en la contratación de transporte no quedará desvirtuada por el hecho de que en su desarrollo se utilicen exclusivamente medios telefónicos, informáticos o telemáticos que obvien la relación directa y personal entre el intermediario y sus clientes.

Artículo 160.

A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 119.2 de la LOTT, el otorgamiento de la autorización de operador de transporte de mercancías estará condicionado a que se acredite el cumplimiento de los requisitos señalados en las letras a), b), c), e) y f) del artículo 43.1 de la LOTT, en idénticos términos a los establecidos en los artículos 35, 36, 37, 39, 40 y 41 de este Reglamento.

Además, deberá resultar acreditado el cumplimiento de las siguientes condiciones:

a) Cumplimiento del requisito de establecimiento, en los términos previstos en los apartados 1 y 3 del artículo 110 de este Reglamento.

b) Cumplimiento del requisito de competencia profesional, en los términos previstos en los artículos 111, 113 y 114, así como en las letras a), b), c), d) y e) del artículo 112 de este Reglamento.

c) Cumplimiento del requisito de honorabilidad, en los términos previstos en los artículos 115 a 120 de este Reglamento, ambos inclusive.

d) Cumplimiento del requisito de capacidad financiera, en los términos previstos en el artículo 121 de este Reglamento, debiendo, a tal efecto, resultar acreditado que la empresa dispone, al menos, de un capital y reservas por un importe mínimo de 60.000 euros.

Artículo 161.

Las autorizaciones de operador de transporte de mercancías quedarán sujetas a lo dispuesto en los artículos 42, 43 y 46.

Artículos 162 a 166.

(Suprimidos).

CAPÍTULO II

Transitarios

Artículos 167 a 170.

(Suprimidos).

CAPÍTULO III

Almacenistas-distribuidores

Artículos 171 a 173.

(Suprimidos).

CAPÍTULO IV

Arrendamientos de vehículos

Sección 1.ª Arrendamiento sin conductor

Artículo 174.

(Suprimido).

Artículo 175.

(Suprimido).

Artículo 176.

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

Dichos contratos podrán asimismo ser celebrados en las delegaciones que la empresa arrendadora tenga en hoteles, agencias de viajes, complejos turísticos o centros similares.

2. A efectos de control administrativo, la formalización de los contratos de arrendamiento deberá realizarse de conformidad con las prescripciones establecidas por el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, debiendo incluirse en aquéllos los datos que dicho Ministro determine.

3. Las empresas arrendadoras podrán realizar arrendamiento de sus vehículos utilizando la colaboración de otras empresas arrendadoras que contraten directamente con los clientes.

La responsabilidad administrativa por cualquier infracción relativa a las normas reguladoras del arrendamiento de vehículos corresponderá conjunta y solidariamente a la empresa propietaria del vehículo y a la empresa colaboradora.

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

4. Los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor no estarán sujetos a tarifa administrativa, si bien las empresas arrendadoras de vehículos de turismo deberán tener expuestos al público dichos precios con arreglo a las normas que a tal efecto establezca el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Artículo 177.

El contrato de arrendamiento, salvo lo dispuesto en la sección 2.ª de este capítulo, deberá referirse únicamente a la puesta a disposición del vehículo sin conductor, no pudiendo ir acompañado de otro concertado con la misma empresa relativo al personal conductor o acompañante.

Artículo 178.

1. Cuando el vehículo arrendado vaya a destinarse a la realización de cualquier tipo de transporte sujeto a autorización será necesario que el arrendatario sea titular de esta y lo adscriba a la misma.

A fin de acreditar la disponibilidad del vehículo arrendado a efectos de dicha adscripción, 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 este, la identificación de la empresa arrendadora y los datos del vehículo de que se trate.

No obstante, una vez formalizado el contrato de arrendamiento definitivo, el arrendatario deberá comunicarlo a la Administración competente sobre la autorización de que se trate.

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

Artículo 179.

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, cuando un vehículo adscrito a una autorización de transporte de viajeros o de mercancías se encuentre averiado, el titular de aquella podrá sustituirlo provisionalmente por otro arrendado de las mismas características sin necesidad de adscribirlo expresamente a dicha autorización.

A tal efecto, el transportista deberá comunicarlo al órgano administrativo competente sobre la autorización, acompañando un 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 únicamente podrá realizar transporte con ese vehículo arrendado cuando lleve a bordo el referido certificado del taller en que se encuentre en reparación el vehículo averiado y un justificante de haber puesto en conocimiento de la Administración la correspondiente avería, en el que consten la matrícula del vehículo averiado y la del arrendado para sustituirlo temporalmente. Dicho justificante, que será expedido por la Administración de forma inmediata, tendrá el plazo de validez que determine el órgano competente en función de la presunta duración de la reparación.

Excepcionalmente, cuando el vehículo utilizado para sustituir a otro averiado en los términos establecidos en este apartado fuera propiedad del taller que realiza la reparación o del fabricante o concesionario de la marca de vehículos a que pertenece el averiado y hubiese sido cedido por estos sin exigir otra contraprestación que el resarcimiento de los costes generados por la utilización del vehículo, no será preciso que dicho taller, fabricante o concesionario sea una empresa profesionalmente dedicada a la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor.

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

Sección 2.ª Arrendamiento con conductor

Artículo 180.

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

2. Para la realización de la actividad de arrendamiento con conductor será precisa la obtención, para cada vehículo que se pretenda dedicar a la misma, de la correspondiente autorización administrativa que habilite al efecto.

Artículo 181.

1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor será necesario que el solicitante cumpla todos los requisitos exigidos en el artículo 43.1 de la LOTT, con las especificaciones que se indican en el apartado siguiente.

2. En ejecución de lo que se dispone en la letra d) del citado artículo 43.1 de la LOTT, las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento con conductor habrán de disponer en todo momento, en propiedad o arrendamiento financiero, de al menos siete vehículos dedicados a esta actividad.

La empresa podrá disponer en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario del resto de vehículos que, en su caso, pretenda adscribir a autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Téngase en cuenta que se anulan los dos primeros párrafos del apartado 2, en la redacción dada por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre. Ref. BOE-A-2015-12574, por Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de junio de 2018. Ref. BOE-A-2018-10126.

Los vehículos a los que hayan de estar referidas las autorizaciones de arrendamiento con conductor, no tendrán una capacidad superior a 9 plazas, incluida la del conductor, y deberán reunir, sin perjuicio de cualesquiera otras que supongan una mejora de sus condiciones, las siguientes características:

a) Motor con una potencia igual o superior a 12 caballos de vapor fiscales (CVF).

b) Longitud mínima exterior, medida de extremo a extremo del vehículo, igual o superior a 4,60 metros.

No será necesario el cumplimiento de las exigencias contenidas en las dos letras anteriores cuando el vehículo que se pretenda adscribir a la autorización utilice como fuente de energía la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, el gas licuado del petróleo o cualquier otra que así se señale expresamente por resultar alternativa a los combustibles fósiles clásicos.

Los vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años, contados desde su primera matriculación. No obstante, no existirá limitación alguna en cuanto a la antigüedad del vehículo, cuando el mismo tenga una potencia fiscal igual o superior a 28 CVF o se trate de un vehículo histórico de los definidos como tales en la reglamentación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 182.

1. Cuando los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.

A tal efecto, el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor deberá haber sido cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio contratado, debiendo llevarse a bordo del vehículo la documentación acreditativa de dicha contratación, conforme a lo que se determine por el Ministro de Fomento.

Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto.

2. **(Derogado).**

3. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 17.1 y 18 de la LOTT, los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no estarán sujetos a tarifa administrativa, si bien las correspondientes empresas deberán tener a disposición del público información de los que apliquen.

4. Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor no podrán llevar signos externos de identificación que induzcan a confusión con la actividad de los taxis.

Sin perjuicio de ello, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor podrán exigir que los vehículos amparados en autorizaciones de esta clase se identifiquen externamente mediante algún distintivo.

5. Cuando los vehículos se encuentren prestando servicios en territorio distinto al de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en la que se amparan, éstos deberán llevar a bordo la correspondiente autorización en el salpicadero, en lugar visible desde el exterior, salvo que se encuentren identificados por uno de los distintivos a que hace referencia el segundo párrafo del artículo 182.4.

6. La empresa deberá tener cubierta, mediante uno o varios seguros u otras garantías financieras, su responsabilidad civil por los daños que pudieran sufrir los viajeros como consecuencia del transporte.

CAPÍTULO V

Estaciones de transporte

Artículo 183.

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 de la LOTT, tendrán la consideración de estaciones de transporte por carretera de viajeros o de mercancías, los lugares destinados a concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los vehículos de transporte público que reúnan las condiciones mínimas establecidas en los artículos siguientes.

En ningún caso tendrán la consideración de estaciones de transporte los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje, estacionamiento de vehículos o almacenamiento de mercancías.

Artículo 184.

1. Para alcanzar tal consideración a efectos de la ordenación del transporte, las estaciones de transporte de viajeros deberán cumplir las siguientes condiciones:

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

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

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

d) Tener andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.

e) Contar con zonas de espera independientes de los andenes.

f) Contar con instalaciones de servicios sanitarios.

g) Poseer dependencias, de uso común o individualizado, para la facturación, consigna y venta de billetes, así como oficina de información, ya sean explotadas por medios propios o a través de terceros.

2. El Ministro de Fomento, previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrá establecer una clasificación de estaciones de transporte en diversas categorías, en función de la dotación y servicios con que éstas cuenten, a efectos de facilitar la planificación en relación con el establecimiento de esta clase de infraestructuras y la información a sus usuarios.

Artículo 185.

Para alcanzar tal consideración a efectos de la planificación del transporte, las estaciones de transporte de mercancías deberán cumplir las siguientes condiciones:

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

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

c) Acoger en su recinto un conjunto de servicios e instalaciones donde se desarrollen actividades relacionadas o vinculadas al transporte e integrados, a su vez, en funciones o tareas específicas de la estación o al servicio de la misma, tales como almacenaje, manipulación, clasificación, depósito, grupaje o distribución de las mercancías.

d) Poseer, dentro de una zona identificada y delimitada, accesos controlados para los vehículos, así como contar con playas, viales de maniobra y aparcamientos adecuados para vehículos pesados.

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

f) Contar con instalaciones para la atención de las tripulaciones de los vehículos, tales como lugar de restauración, sala de descanso o de espera, así como de los servicios adecuados destinados al aseo personal.

Artículo 186.

Tendrán la consideración de centros de transporte de mercancías aquéllas estaciones de transporte que dispongan de una superficie mínima de 150.000 metros cuadrados, de los cuales al menos 25.000 deberán estar ocupados por naves y almacenes destinados a actividades relacionadas con el transporte y la logística, siempre que sean gestionadas por una autoridad única, pública, privada o mixta, que garantice el desarrollo y la permanencia en el tiempo de los servicios y actividades para los que la instalación fue concebida.

Artículo 187.

Como categoría específica, tendrán la consideración de centros de transporte de mercancías especializados aquellos cuya actividad se desarrolle, principal o preferentemente, en relación con una determinada clase de mercancías o modalidad de transportes, tales como los dedicados al transporte de mercancías peligrosas, mercancías perecederas, cargas fraccionadas u otros.

CAPÍTULO VI

Centro de información y distribución de cargas

Artículos 188 a 192.

(Suprimidos).

TÍTULO VI

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

CAPÍTULO I

Reglas generales sobre responsabilidad

Artículo 193.

La imputación de la responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 138.1 de la LOTT.

La responsabilidad de un determinado sujeto no excluirá la que legalmente corresponda a otro, aún en el supuesto de que aquélla se derive en ambos casos de lo dispuesto en un mismo apartado del artículo 138.1 de la LOTT.

Artículo 194.

1. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas, a que se refiere el artículo 138.1 de la LOTT, independientemente de que las acciones u omisiones de que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas 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.

Artículo 195.

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

CAPÍTULO II

Infracciones

Artículo 196.

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

Artículo 197.

Se reputarán infracciones muy graves:

1. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.1 de la LOTT, la realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación de conformidad con lo dispuesto en la LOTT y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

En la aplicación de lo dispuesto en el párrafo anterior, habrá de considerarse que carecen de validez para amparar la realización de transporte los títulos habilitantes que se encuentren suspendidos en aplicación de lo que se establece en los artículos 52 de la LOTT o no hayan sido visados cuando así resulte exigible.

Cuando la realización del transporte de que se trate requiriese disponer de más de un título habilitante, resultará constitutiva de esta infracción la carencia de cualquiera de ellos, aunque se disponga de los demás.

No se apreciará la infracción contemplada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 199.1.

2. En aplicación de lo dispuesto en los apartados 2 del grupo 10 y 2 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de un transporte internacional o de cabotaje sin llevar a bordo la correspondiente licencia comunitaria o una copia auténtica de esta, cuando no deba ser calificada conforme al apartado anterior.

3. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.2 de la LOTT, la contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte sin ser previamente titular de autorización de transporte o de operador de transporte de mercancías.

En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes, aun siendo integrantes de una persona jurídica titular de una autorización de transporte o de operador de transporte de mercancías, contraten o facturen en nombre propio la prestación de servicios de transporte a terceros o a la propia persona jurídica de la que formen parte sin ser ellos mismos, a su vez, titulares de tal autorización.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 199.1.

4. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.3 de la LOTT, el arrendamiento de un vehículo cuando vaya acompañado por la prestación de servicios de conducción o cualquier otra forma de cesión del uso de un vehículo cuyo titular preste servicios de conducción al cesionario.

Incurrirán en esta infracción tanto el arrendador o cedente como el arrendatario o cesionario.

No se producirá esta infracción cuando el arrendador o cedente sea titular de la autorización de transporte que en cada caso corresponda.

5. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.4 de la LOTT, la cesión, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.

A tal efecto, habrá de considerarse que, en todo caso, incurrirán en esta infracción quienes permitan el uso, temporal o permanente, de un título habilitante expedido a su favor por otra persona física o jurídica.

6. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.5 de la LOTT, la organización o establecimiento de un transporte regular de viajeros de uso general sin haber sido contratado por la Administración competente para gestionar un servicio público de esas características, con independencia de que los medios utilizados sean propios o ajenos.

7. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.6 de la LOTT, la venta individualizada de las plazas de un transporte de viajeros, así como la prestación o venta de servicios integrados en una serie de expediciones que atiendan, de forma reiterada, tráficos preestablecidos, cuando no se posea otra habilitación que la autorización de transporte regulada en el artículo 42 de la LOTT.

En esta misma infracción incurrirán quienes presten servicios turísticos incumpliendo las condiciones legalmente señaladas para ello.

8. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.7 de la LOTT, la falsificación de alguno de los títulos que habiliten para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta Ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo o de alguno de los datos que deban constar en aquellos.

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

9. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.8 de la LOTT, el falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cualquier título, certificación o documento que haya de ser expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquellos.

10. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.9 de la LOTT y en el apartado 10 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos.

En todo caso, se considerará que las siguientes conductas constituyen supuestos de falseamiento:

a) La utilización indebida de las hojas, tarjetas u otros elementos del tacógrafo destinada a modificar la información recogida por este o a anular o alterar el normal funcionamiento de los aparatos de control instalados en el vehículo.

b) La falsificación, disimulación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados y transferidos del tacógrafo o de la tarjeta de conductor.

c) La presentación de documentos, de carácter público o privado, con objeto de justificar fraudulentamente la carencia de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo.

11. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.10 de la LOTT y en los apartados 9 del grupo 2 y 4 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones.

En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá, en todo caso, al transportista que tenga instalado en su vehículo el aparato o instrumento manipulado y, asimismo, a aquellas personas que lo hubiesen manipulado o colaborado en su instalación o comercialización.

12. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.11 de la LOTT, el falseamiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de la exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4 de la LOTT.

13. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.12 de la LOTT, la negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las

fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo.

En todo caso, incurrirá en esta infracción toda empresa cuyos propietarios, empleados, auxiliares o dependientes nieguen o dificulten el acceso al personal de los servicios de inspección a los locales o vehículos en que obligatoriamente deba encontrarse depositada la documentación de la empresa o a dicha documentación.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores, se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que no se aporte la documentación solicitada o se aporte de tal forma que imposibilite su control.

En todo caso, se considerará que las siguientes conductas constituyen supuestos de obstrucción a la labor inspectora:

a) La desobediencia a las órdenes, verbales o escritas, impartidas en el ejercicio de sus funciones por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o por los agentes a quienes corresponden las labores de vigilancia y control del transporte y, en especial, el incumplimiento de las órdenes de traslado de los vehículos en los supuestos legalmente previstos.

b) La negativa de una empresa o sus representantes a facilitar a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o los agentes a quienes corresponden las labores de vigilancia y control del transporte información acerca del origen, destino, fecha, vehículo o conjunto de vehículos utilizados o cualquier otro dato relativo a un servicio de transporte que resulte relevante para la actuación inspectora en curso.

c) La remisión a la Administración de información extraída del tacógrafo digital o de la tarjeta del conductor sin la correspondiente firma digital u otros elementos destinados a garantizar su autenticidad.

14. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.13 de la LOTT, la realización de transporte interior en España con vehículos matriculados en el extranjero incumpliendo las condiciones que definen las operaciones de cabotaje de conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera o por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, aunque quien los realice sea titular de licencia comunitaria.

15. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.14 de la LOTT, la interrupción de los servicios señalados en el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, sin que medie consentimiento de la Administración ni otra causa que lo justifique, en los términos señalados en el artículo 90.2 de este Reglamento.

16. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15 de la LOTT y en el grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

16.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.1 de la LOTT, no informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o no adoptar las medidas de seguridad y protección que correspondan en tales supuestos, excepto en aquellos casos en que ello hubiera resultado imposible.

16.2 En aplicación de lo dispuesto en los apartados 2 y 18 del artículo 140.15 de la LOTT y el apartado 4 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar bultos, vehículos, contenedores o cualesquiera otros recipientes o depósitos que presenten fugas.

16.3 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.3 de la LOTT y en el apartado 6 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente, donde se acredite que responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, así como llevar dicho certificado caducado o llevar uno distinto al exigido para la mercancía transportada.

16.4 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.4 de la LOTT, transportar mercancías a granel cuando ello no esté autorizado por la regulación específica aplicable.

16.5 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.5 de la LOTT, utilizar vehículos, depósitos o contenedores que carezcan de paneles, placas o etiquetas de peligro o, en su caso, de cualquier otra señalización o marca exigible, así como llevarlos ilegibles.

En todo caso, el transporte de mercancías peligrosas en bultos que carezcan de las etiquetas de peligro o de cualquier otra marca o identificación exigible se considerará un supuesto constitutivo de esta infracción.

16.6 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.6 de la LOTT y en el apartado 1 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar mercancías por carretera cuando no esté permitido hacerlo.

16.7 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.7 de la LOTT y en el apartado 2 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar vehículos o depósitos distintos a los prescritos en las normas que regulen el transporte de las mercancías de que se trate o que carezcan de aprobación.

En todo caso, las siguientes conductas se considerarán supuestos constitutivos de esta infracción:

a) La utilización de cisternas, vehículos batería o contenedores de gas de elementos múltiples cuyo uso no esté permitido para el transporte de la mercancía peligrosa de que se trate.

b) El transporte de mercancías peligrosas utilizando vehículos o depósitos que se encuentren gravemente deteriorados o carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos para su homologación.

c) El transporte y la carga de mercancías peligrosas, excepto las consideradas como alimenticias, utilizando cisternas que hayan contenido productos alimenticios, alimentos o alimentos para animales.

d) El transporte y la carga de productos alimenticios, alimentos o alimentos para animales, excepto los considerados como peligrosos, en cisternas destinadas al transporte de mercancías peligrosas, aún en el caso de que no hayan llegado a contener esta clase de mercancías o de que se hubiesen limpiado después de contenerlas.

16.8 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.8 de la LOTT y el apartado 11 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, no llevar a bordo del vehículo una carta de porte que cubra todas las mercancías transportadas, o llevarla sin consignar cuáles sean estas.

En todo caso, se considerará incluida en esta infracción la falta de información sobre las mercancías transportadas que impida determinar el nivel de gravedad de la infracción.

16.9 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.9 de la LOTT, transportar mercancías careciendo del permiso, autorización especial o autorización previa que, en su caso, sea necesario o incumpliendo las condiciones señaladas en ellos.

16.10 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.10 de la LOTT y en el apartado 14 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, incumplir la prohibición de fumar específicamente señalada en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.

16.11 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.11 de la LOTT y el apartado 3 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, no identificar en el exterior del vehículo el transporte de mercancías peligrosas de que se trate.

16.12 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.12 de la LOTT y en el apartado 13 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar fuego o luces no protegidas, así como aparatos de alumbrado portátiles, con superficies capaces de producir chispas.

16.13 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.13 de la LOTT, consignar de forma inadecuada en la carta de porte la mercancía transportada.

16.14 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.14 de la LOTT y en el apartado 10 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, incumplir las normas sobre el grado de llenado o sobre la limitación de las cantidades a transportar por unidad de transporte.

16.15 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.15 de la LOTT, utilizar vehículos, depósitos o contenedores con paneles, placas, etiquetas de peligro o cualquier otra señalización o marca exigible no adecuados a la mercancía transportada.

16.16 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.16 de la LOTT, incumplir las normas de embalaje en común en un mismo bulto.

16.17 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.17 de la LOTT y los apartados 8 y 9 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, incumplir las prohibiciones de cargamento en común de bultos o las normas sobre sujeción o estiba de la carga.

En todo caso, el transporte de mercancías peligrosas en bultos incumpliendo las normas sobre protección y segregación de la carga se considerará un supuesto constitutivo de la infracción contemplada en este punto.

16.18 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.18 de la LOTT, utilizar envases o embalajes no autorizados por las normas que resulten de aplicación para el transporte de la mercancía de que se trate.

Se considerará incluido en esta infracción el uso de envases o embalajes no homologados o que se encuentren gravemente deteriorados o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.

16.19 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.19 de la LOTT, transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas cuando las empresas involucradas en tales operaciones no tengan el preceptivo consejero de seguridad o tengan uno que no se encuentre habilitado para actuar como tal en relación con la materia o actividad de que se trate.

16.20 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 5 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar mercancías a granel en un contenedor, vehículo o depósito que no sea estructuralmente adecuado.

16.21 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 7 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar mercancías en un vehículo que haya dejado de cumplir las normas exigidas por la reglamentación que específicamente le resulte de aplicación creando un peligro inmediato.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto 16 corresponderá:

a) Al transportista, por la infracción contemplada en los apartados 16.1 y 16.10.

b) Al transportista y al cargador, por las infracciones contempladas en los apartados 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.11, 16.15, 16.20 y 16.21.

c) Al transportista y al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones contempladas en los apartados 16.6, 16.7, 16.8, 16.9 y 16.17.

d) Al transportista, al cargador y al descargador, por la infracción contemplada en el apartado 16.12.

e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones contempladas en los apartados 16.13, 16.14, 16.16 y 16.18.

f) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad, por la infracción contemplada en el apartado 16.19.

A los efectos previstos en este punto y en los artículos 198.6 y 199.8, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa y figura como tal en la carta de porte, con independencia de que sea ella misma o un tercero el destinatario de las mercancías así expedidas. Se considerará cargador o descargador la persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

A los efectos previstos en este punto y en el artículo 198.6, se considerarán cisternas todos aquellos depósitos, incluidos sus equipos de servicio y de estructura, a los que el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera atribuye tal calificación.

A los efectos previstos en este punto y en el artículo 198.6, se entenderá incluida en el concepto de carta de porte cualquier otra documentación de acompañamiento exigible por su normativa específica.

A los efectos previstos en este punto y en el artículo 198.6, deberá considerarse que el concepto de envases y embalajes incluye los grandes recipientes para granel y los grandes embalajes según aparezca en su correspondiente instrucción de embalaje.

17. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.16 de la LOTT, la realización de actividades de transporte público o la intermediación en su contratación, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos para la obtención y mantenimiento de la autorización que, en su caso, resulte preceptiva, excepto en aquellos supuestos en que el requisito incumplido sea el señalado en el apartado f) del artículo 43.1 de la LOTT.

En todo caso, se considerará que constituye un supuesto de incumplimiento de los requisitos exigidos para la obtención y mantenimiento de una autorización de transporte, a los efectos señalados en este punto, que la persona que ocupa el puesto de gestor de transporte en la empresa no desarrolle alguna de las funciones señaladas en el artículo 112.

Idéntica consideración deberá atribuirse al supuesto en que la empresa titular de una autorización de transporte no disponga del número mínimo de vehículos o conductores, o de los locales, instalaciones o equipamiento técnico o administrativo que resulten obligatorios para su obtención y mantenimiento o que aquellos de los que dispone no reúnan las condiciones requeridas.

Asimismo, incurrirán en esta infracción quienes no comuniquen al Registro de Empresas y Actividades de Transporte el cambio de su domicilio o de la ubicación de sus centros de explotación o de los locales de que deban disponer a efectos del cumplimiento del requisito de establecimiento o quienes no dispongan en dichos locales de los documentos que estén obligados a conservar a disposición de la Administración en los términos señalados en el artículo 110.1.

18. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.17 de la LOTT, la contratación de servicios de transporte por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte con transportistas u operadores de transporte de mercancías no autorizados.

En todo caso, incurrirá en esta infracción la persona jurídica profesionalmente dedicada al transporte que contrate a alguna de las personas que la integran para que realice un servicio de transporte, o abone las facturas que estas le expidan por tal concepto, cuando dichas personas no sean, a su vez, titulares de una autorización de transporte o de operador de transporte de mercancías.

19. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.18 de la LOTT y en el apartado 1 del grupo 7 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor.

20. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.19 de la LOTT, el incumplimiento de la obligación de suscribir el seguro exigido en el artículo 21.1 de la LOTT o tenerlo suscrito con una cobertura insuficiente.

21. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.20 de la LOTT y en los apartados 1 del grupo 2 y 1 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

En esta misma infracción incurrirán quienes llevando instalado el tacógrafo no lo utilicen o lleven instalado un tacógrafo no homologado.

22. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, llevar instalado en el vehículo un dispositivo limitador de velocidad que no sea conforme a las prescripciones técnicas aplicables.

23. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.21 de la LOTT y en los apartados 11 y 12 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

Se considerará incluida en esta infracción la conservación de registros sin cumplir la estructura de campo o la extensión del fichero reglamentariamente establecidas.

A los efectos previstos en este punto, se considerará que la carencia de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo es significativa cuando resulte acreditado que falta el reflejo de más de un treinta por ciento de los kilómetros realizados por un vehículo o por un

conductor durante el período requerido. A dicha circunstancia se equiparará el hecho de que la documentación aportada no permita, por causa imputable a la empresa, determinar el número total de kilómetros realizados durante dicho período.

24. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.22 de la LOTT y en los apartados 4, 5 y 6 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, no llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso cuando ello resulte exigible, utilizar una tarjeta de la que el conductor no sea titular o una tarjeta falsificada o que se hubiera obtenido sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados.

25. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la posesión o utilización por un conductor de más de una tarjeta de conductor a su nombre.

26. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.23 de la LOTT, el exceso igual o superior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 25 por ciento en los vehículos N2 y N1 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

Cuando el vehículo se encuentra amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa superior a la que, de otro modo le correspondería, el señalado porcentaje deberá referirse a la masa máxima señalada en dicha autorización especial.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario que hubiesen intervenido en el transporte o su contratación, salvo que alguno de ellos pruebe que no le resulta imputable.

En los transportes de paquetería y mudanzas no se exigirá responsabilidad por esta infracción al cargador ni al expedidor, salvo que se pruebe que su actuación resultó determinante de aquel.

27. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.23 de la LOTT, el exceso igual o superior al 50 por ciento en los vehículos N2 y N1 e igual o superior al 40 por ciento en los vehículos N3 sobre la masa máxima por eje que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

Cuando el vehículo se encuentra amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa por eje superior a la que, de otro modo le correspondería, el señalado porcentaje deberá referirse a la masa máxima por eje señalada en dicha autorización especial.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá a quien hubiera realizado la estiba de la mercancía a bordo del vehículo o bajo cuyas instrucciones se hubiera realizado esta.

En los transportes de paquetería y mudanzas no se exigirá responsabilidad por esta infracción al cargador ni al expedidor, salvo que se pruebe que su actuación resultó determinante de aquel.

28. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.24 de la LOTT y en el apartado 16 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados.

29. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.25 de la LOTT y en los apartados 13, 14 y 15 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización incorrecta de las hojas de registro o la tarjeta del conductor, la retirada no autorizada de dichas hojas o tarjeta cuando ello incida en el registro de datos, así como la utilización de una misma hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período de tiempo superior al que corresponda, cuando ello dé lugar a una pérdida de datos o a una superposición de registros que impida su lectura.

30. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.26 de la LOTT y en el apartado 19 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo.

31. En aplicación de lo dispuesto en los apartados 17 y 26 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el incumplimiento de la obligación de efectuar registros manuales por el conductor.

Asimismo queda incluida en esta infracción la falta de consignación por el conductor de toda la información no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo, cuando sea obligatorio hacerlo.

32. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.27 de la LOTT, la prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

32.1 La falta de explotación del servicio por el propio contratista de la Administración, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

32.2 El incumplimiento de los tráficos o del número mínimo de expediciones establecidos en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 15 de este artículo.

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

Asimismo, se incurrirá en esta infracción si se impide a ciertas categorías de usuarios, o a quienes pretendan acceder al servicio en determinadas localidades o zonas geográficas, adquirir o reservar billetes por cualquiera de los procedimientos utilizados por la empresa con carácter general, o reciben un trato discriminatorio respecto al resto de los usuarios en relación con dicha adquisición o reserva.

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

32.5 El incumplimiento del régimen tarifario previsto en el contrato de gestión del servicio público de que se trate.

32.6 El incumplimiento de las condiciones de accesibilidad a los vehículos establecidas con carácter general para todos los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general o especialmente señalados en el pliego de condiciones o el contrato del servicio de que se trate.

Asimismo, incurrirá en esta infracción la empresa contratista del servicio cuyo personal impida o dificulte su utilización a personas con discapacidad, incluso si no existe obligación de que los vehículos se encuentren adaptados para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

33. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.28 de la LOTT, la realización de transportes regulares de viajeros de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera.

34. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.29 de la LOTT, en los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, que conozca el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, encargada del cuidado de los menores, cuando ello resulte obligatorio.

35. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.30 de la LOTT, en los transportes de uso especial de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.

36. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.31 de la LOTT, la contratación de servicios de transporte terrestre de mercancías por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte incumpliendo la obligación de hacerlo en nombre propio, así como la contratación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general en concepto de porteador por quien no se encuentre habilitado para ello.

37. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.32 de la LOTT, la realización de transportes de mercancías o discrecionales de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 54 de la LOTT.

En idéntica infracción incurrirán las empresas o personas que actúen como colaboradores incumpliendo las obligaciones que les afecten.

En todo caso incurrirán en esta infracción los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías y las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización que intermedien en la contratación de transportes incumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 159.1 de este reglamento.

38. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.33 de la LOTT y en el apartado 8 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 11 de este artículo.

39. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.34 de la LOTT y en los apartados 2, 7 y 25 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido inspeccionado o reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos, salvo que deba calificarse según lo dispuesto en el apartado 21.

40. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.35 de la LOTT y en los apartados 21, 22, 23 y 24 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando.

En la misma infracción se incurrirá cuando no se lleve a bordo del vehículo la tarjeta del conductor, aunque se esté utilizando un tacógrafo analógico, cuando resulte necesaria para apreciar las condiciones de conducción durante el período anterior exigible.

41. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.36 de la LOTT, el incumplimiento por un centro de alguna de las condiciones que le fueron exigidas para obtener la autorización habilitante para impartir cursos preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte.

42. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37 de la LOTT, el incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos:

42.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.1 de la LOTT y en los apartados 4 y 7 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria sin hacer una pausa o descanso de cuatro horas y media como mínimo.

42.2 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.2 de la LOTT y en los apartados 10 y 13 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior al 25 por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

42.3 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.3 de la LOTT y en los apartados 3 y 6 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 42.1.

42.4 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.4 de la LOTT y en el apartado 15 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la conducción durante seis o más horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

42.5 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.5 de la LOTT y en los apartados 17, 19, 21 y 23 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo.

42.6 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.6 de la LOTT y en los apartados 25 y 27 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro.

No se computarán como descanso los períodos en que no se hayan cumplido todas las condiciones señaladas al efecto en la reglamentación comunitaria sobre tiempos de conducción y descanso.

42.7 En aplicación de lo dispuesto en los apartados 9 y 12 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la conducción de sesenta y cinco o más horas, sin superar las

setenta, en los tiempos máximos de conducción semanal o la conducción de ciento cinco o más horas, sin superar las ciento doce y media, en los tiempos máximos de conducción bisemanal.

42.8 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 28 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, iniciar el descanso semanal superando seis períodos consecutivos de veinticuatro horas después de un período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a doce horas.

42.9 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 29 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, iniciar el descanso semanal superando doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a doce horas.

42.10 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 30 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, la realización de doce períodos consecutivos de veinticuatro horas sin llevar a cabo un descanso semanal de al menos sesenta y cinco horas.

42.11 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 31 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, la realización de un período de conducción igual o superior a cuatro horas y media, entre las 22 y las 6 horas, si el vehículo no cuenta con varios conductores.

43. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.38 de la LOTT, el transporte de objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros al amparo de una autorización de transporte público de viajeros, incumpliendo las condiciones que resulten exigibles de conformidad con las normas internas o internacionales que resulten de aplicación.

44. En aplicación de lo dispuesto en los apartados 2 y 5 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior al 10 por ciento e inferior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el apartado 26.

45. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del grupo 10 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes públicos o privados utilizando para la conducción del vehículo los servicios de una persona que, debiendo estar en posesión del certificado de conductor de tercer país, carezca de este o incumpla alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición.

46. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de servicios regulares internacionales de viajeros careciendo de la autorización preceptiva.

Se considerará, en todo caso, incluida en esta infracción la utilización de una autorización caducada, anulada, suspendida o falsificada, así como la utilización de una autorización no referida al servicio que se está prestando.

Artículo 198.

Se reputarán infracciones graves:

1. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.1 de la LOTT, el incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización o licencia de transporte, alguna de sus copias o cualquier otra documentación cuando, por haber sido revocada o por cualquier otra causa legal o reglamentariamente establecida, debiera haber sido devuelta, siempre que el documento de que se trate conserve apariencia de validez.

2. En aplicación de lo dispuesto en los apartados 1 y 4 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior al 5 e inferior al 10 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 5 e inferior al 15 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el artículo 197.26.

3. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.2 de la LOTT, el exceso igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento en los vehículos N1 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate y el exceso igual o superior al 30 e inferior al 50 por ciento en los vehículos N2 y N1 e igual o superior al 25 e inferior al 40 por ciento en los vehículos N3 sobre la masa máxima por eje que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el artículo 197.27.

4. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.3 de la LOTT, no pasar la revisión periódica de algún instrumento o medio de control que exista la obligación de llevar instalado en el vehículo, en los plazos y forma establecidos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.39.

5. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.4 de la LOTT, la obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el artículo 197.13, implicarían que se reputase infracción muy grave.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que se aporte la documentación solicitada en tiempo y forma distinta a la requerida.

6. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5 de la LOTT y en el grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

6.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.1 de la LOTT y en el apartado 24 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, no llevar a bordo las instrucciones escritas que resulten exigibles.

6.2 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.2 de la LOTT y en el apartado 19 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, incumplir lo dispuesto en las normas de aplicación o en las correspondientes instrucciones escritas acerca del equipamiento del vehículo o de los miembros de la tripulación.

6.3 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.3 de la LOTT y en el apartado 18 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, carecer de los extintores o cualesquiera otros medios de extinción de incendios que resulten obligatorios en función del vehículo o la carga transportada, o disponer de unos cuya correcta utilización no esté garantizada.

A tal efecto, se considerará que no se encuentra garantizada la correcta utilización de un extintor cuando no esté adecuadamente precintado, no haya sido objeto de las inspecciones reglamentarias, no lleve una marca de conformidad con una norma reconocida por la autoridad competente o no cumpla cualquier otro requisito prescrito por el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.

6.4 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.4 de la LOTT, transportar viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.

6.5 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.5 de la LOTT, transportar mercancías peligrosas en vehículos de viajeros en cantidades no permitidas.

6.6 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.6 de la LOTT y en el apartado 22 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar bultos o cisternas en el transporte que no estén correctamente cerrados, incluso cuando estas últimas se encuentren vacías si no han sido previamente limpiadas.

6.7 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.7 de la LOTT y en el apartado 21 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar bultos de mercancía en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado.

6.8 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.8 de la LOTT, carecer del certificado de limpieza de la cisterna en los casos que sea necesario.

6.9 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.9 de la LOTT, incumplir las disposiciones sobre fechas de ensayo, inspección y plazos de utilización de envases y embalajes o recipientes.

6.10 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.10 de la LOTT y en el apartado 20 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar bultos utilizando envases o embalajes, grandes recipientes para granel y grandes embalajes deteriorados o transportar envases o embalajes vacíos, sucios o deteriorados, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.16.18.

6.11 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.11 de la LOTT, no consignar en la carta de porte alguno de los datos que deben figurar en ella o hacerlo inadecuadamente, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 8 y 13 del artículo 197.16.

6.12 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 23 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar etiquetas, marcas o rótulos incorrectos en el vehículo o el contenedor, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.16.15.

6.13 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.12 de la LOTT, etiquetar o marcar inadecuadamente los bultos.

6.14 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.13 de la LOTT, incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna durante las maniobras de carga o descarga, cuando resulte exigible.

6.15 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.14 de la LOTT, no realizar en las plantas cargadoras o descargadoras las comprobaciones que sean obligatorias antes, durante o después de la carga.

6.16 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.15 de la LOTT, incumplir los consejeros de seguridad las obligaciones que les atribuye su normativa específica.

6.17 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.16 de la LOTT, incumplir la obligación de remitir a las autoridades competentes el informe anual y los partes de accidentes.

6.18 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.17 de la LOTT, incumplir la obligación de conservar los informes anuales durante el plazo legalmente establecido.

6.19 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.5.18 de la LOTT, no proporcionar a los trabajadores que intervienen en el manejo de mercancías peligrosas la formación adecuada para prevenir riesgos ocasionales.

6.20 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 17 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, transportar mercancías en un vehículo que haya dejado de cumplir las normas de homologación cuando no cree un peligro inmediato.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

a) Al transportista por las infracciones contempladas en los apartados 6.1, 6.2, 6.3, 6.4 y 6.5.

b) Al transportista y al cargador por las infracciones contempladas en los apartados 6.6, 6.7, 6.10, 6.12 y 6.20.

c) Al transportista y al cargador o descargador, según el caso, por la infracción contemplada en el apartado 6.8.

d) Al cargador por la infracción contemplada en el apartado 6.9.

e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones contempladas en los apartados 6.11 y 6.13.

f) Al cargador o descargador por las infracciones contempladas en los apartados 6.14 y 6.15.

g) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por la infracción contemplada en los apartados 6.16, 6.17 y 6.18.

h) A la empresa de quien dependan los trabajadores por la infracción contemplada en el apartado 6.19.

7. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.6 de la LOTT y en el apartado 5 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la utilización de títulos habilitantes en

condiciones distintas a las establecidas con carácter general o señaladas específicamente en el propio título, salvo que el incumplimiento de dichas condiciones ya estuviera tipificado de forma expresa en esta ley.

En todo caso, se considerará incluida en esta infracción la realización de paradas en el curso de un transporte regular internacional de viajeros que no se correspondan con las señaladas en la autorización en que se ampara.

8. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.7 de la LOTT, la oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos o para intermediar en su contratación o llevar a cabo esa intermediación incumpliendo las condiciones legal o reglamentariamente exigidas para ello, tanto si se realiza de forma individual a un único destinatario o se hace pública para conocimiento general a través de cualquier medio.

9. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.8 de la LOTT, el arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.

En esta misma infracción incurrirán aquellos arrendadores de vehículos con conductor que incumplan las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan.

10. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.9 de la LOTT y en el apartado 4 del grupo 10 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo el certificado de conductor de tercer país o una copia auténtica válida del mismo, cuando este resulte preceptivo, cuando no deba ser calificada de conformidad con el artículo 197.45.

11. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 4 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de servicios regulares internacionales de pasajeros sin llevar a bordo la correspondiente autorización, existiendo esta, cuando esta resulte preceptiva, cuando no deba ser calificada de conformidad con el artículo 197.46.

12. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del grupo 7 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes públicos o privados sin que el conductor del vehículo lleve consigo su tarjeta de cualificación CAP o, en su caso, el permiso de conducción con la marca de acuerdo con la legislación nacional de su país de residencia cuando no deba ser calificada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.19.

13. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.10 de la LOTT, la prestación de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general incumpliendo alguna de las condiciones u obligaciones impuestas al contratista en el correspondiente contrato de gestión, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 15 ó 32 del artículo 197.

Asimismo, incurrirá en esta infracción el contratista del servicio que incumpla la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

14. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.11 de la LOTT, la utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.

15. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.12 de la LOTT, la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción grave.

16. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.13 de la LOTT, la carencia no significativa de hojas de registro, de documentos de impresión o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.

17. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar un dispositivo de limitación de velocidad instalado por un taller no autorizado.

18. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.14 de la LOTT, la realización de transportes privados careciendo de la autorización, certificación o licencia que, en su caso,

resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre.

No se apreciará la infracción prevista en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 199.1.

19. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.15 de la LOTT, la venta de billetes para servicios no autorizados de transporte de viajeros, salvo que deba reputarse infracción muy grave, de conformidad con los puntos 6 ó 7 del artículo 197.

Asimismo, incurrirán en esta infracción los titulares de industrias o servicios que, aun siendo ajenos al transporte, permitan que tales billetes se vendan en los locales o establecimientos en que desarrollan su actividad.

20. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.16 de la LOTT, la realización de transportes públicos interurbanos de viajeros en vehículos de turismo cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

20.1 Haberse iniciado el servicio en un término municipal no autorizado.

20.2 Incumplimiento del régimen tarifario que resulte de aplicación.

21. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.17 de la LOTT y en el apartado 6 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria.

Asimismo, serán constitutivas de dicha infracción la ocultación o falta de conservación de dicha documentación, así como su falta de comunicación a la Administración o la demora injustificada en dicha comunicación, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente.

En idéntica infracción incurrirán aquellas empresas que carezcan del documento en que preceptivamente hayan de formularse las reclamaciones de los usuarios, que nieguen u obstaculicen su uso o que oculten su contenido o retrasen injustificadamente su comunicación a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre que en cada caso resulten competentes.

No se apreciará la infracción contemplada en este punto cuando los hechos comprobados deban reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 13, 23, 24 o 40 del artículo 197 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 10 o 13 de este artículo.

22. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.18 de la LOTT, la salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la documentación exigible o llevándola incorrectamente cumplimentada.

23. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.19 de la LOTT, la desatención por el destinatario de un transporte de mercancías del requerimiento que le formule una Junta Arbitral del Transporte para que ponga a su disposición las mercancías que hubiese recibido, cuando corresponda que sean depositadas en ejecución de lo dispuesto en el artículo 38.3 de la LOTT.

24. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.20 de la LOTT, la impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

24.1 Que los profesores no reúnan las condiciones de titulación o formación específica exigidas para impartir la materia de que se trate.

24.2 Que el curso impartido no se ajuste al modelo previamente homologado.

24.3 Que el curso impartido no se ajuste a las características del que fue comunicado al órgano administrativo competente.

24.4 Que no se haya puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, que el profesor o la materia impartida no coinciden con los que hubiesen sido inicialmente comunicados.

24.5 Que no se haya puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, la falta de asistencia injustificada de un cincuenta por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso.

25. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.21 de la LOTT, la realización de transportes de productos alimenticios o mercancías perecederas utilizando un vehículo que carezca del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.

La responsabilidad por la comisión de esta infracción corresponderá tanto al transportista como al expedidor.

26. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.22 de la LOTT, la contratación de servicios de transporte por parte de cargadores o usuarios habituales con transportistas u operadores de transporte de mercancías no autorizados, cuando no deba reputarse muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.18.

27. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.23 de la LOTT, la prestación de servicios de transporte de viajeros con vehículos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.32.6.

28. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24 de la LOTT, el incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 197.42:

28.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.1 de la LOTT y en los apartados 8 y 11 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior a sesenta horas, sin superar sesenta y cinco, en el tiempo máximo de conducción semanal, o el exceso igual o superior a cien horas, sin superar ciento cinco, en el tiempo máximo de conducción bisemanal.

28.2 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.2 de la LOTT y en los apartados 2 y 5 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior a una hora e inferior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria.

28.3 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.3 de la LOTT y en el apartado 14 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la conducción durante cinco o más horas, sin alcanzar las seis, sin respetar las pausas reglamentariamente establecidas.

28.4 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.4 de la LOTT y en los apartados 16, 18, 20 y 22 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso diario normal en más de una hora y media o del reducido o fraccionado en más de una hora, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el artículo 197.42.5.

28.5 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 141.24.5 de la LOTT y en los apartados 24 y 26 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos.

No se computarán como descanso los períodos en que no se hayan cumplido todas las condiciones señaladas al efecto en la reglamentación comunitaria sobre tiempos de conducción y descanso.

28.6 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 28 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, iniciar el descanso semanal superando seis períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a tres horas e inferior a doce.

28.7 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 29 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, iniciar el descanso semanal superando doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea superior a tres horas, pero no a doce.

28.8 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 30 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, realizar doce períodos consecutivos de veinticuatro horas llevando a cabo un descanso semanal igual o inferior a sesenta y siete, aunque no a sesenta y cinco, horas continuadas.

28.9 En aplicación de lo dispuesto en el apartado 31 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en un único transporte internacional discrecional de viajeros, la

realización de un período de conducción superior a tres e inferior a cuatro horas y media, entre las 22 y las 6 horas, si el vehículo no cuenta con varios conductores.

29. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 18 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, en los supuestos de conducción en equipo, utilizar la hoja de registro incorrecta o introducir la tarjeta de conductor en la ranura incorrecta.

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

Artículo 199.

Se reputarán infracciones leves:

1. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.1 de la LOTT, la realización de transportes públicos o privados, así como la contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte, careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva, siempre que se acredite que en el momento de realizarlos o contratarlos, se cumplían todos los requisitos exigidos para su obtención y que esta se ha solicitado dentro de los 15 días siguientes a la notificación del inicio del expediente sancionador.

2. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.2 de la LOTT el exceso superior al 2,5 e inferior al 5 por ciento sobre la masa máxima total en los vehículos N3 y superior al 5 por ciento e inferior al 15 por ciento para los vehículos N1.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el artículo 197.26.

3. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.2 de la LOTT, el exceso igual o superior al 20 e inferior al 30 por ciento en los vehículos N2 y N1 e igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento en los vehículos N3 sobre la masa máxima por eje que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

4. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.3 de la LOTT, la utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso manchadas o estropeadas cuando, no obstante, los datos registrados resulten legibles; la utilización de hojas durante un período mayor a aquel para el que esté previsto, cuando no haya supuesto la pérdida de datos, y la retirada no autorizada de tales hojas cuando ello no afecte a los datos registrados.

Se considerará asimismo incluida en esta infracción la falta o insuficiencia de papel en el que deben imprimirse las actividades de los conductores registradas por el tacógrafo digital, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.24.

5. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.4 de la LOTT, la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción leve.

6. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.5 de la LOTT, la inexistencia de algún rótulo o aviso cuya exhibición para conocimiento público resulte obligatoria.

7. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.6 de la LOTT, el incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir los correspondientes títulos de transporte a los usuarios o de las normas establecidas para su despacho o devolución, o expedirlos incumpliendo cualquier otra condición exigible.

8. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.7 de la LOTT, la realización de transporte de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

8.1 No llevar a bordo los documentos relativos al vehículo que resulten obligatorios, poseyéndolos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 197.16.3.

8.2 Utilizar paneles, placas, etiquetas, marcas, letras, figuras o símbolos cuyo tamaño no se ajuste al exigido.

8.3 No llevar a bordo del vehículo un documento de identificación con fotografía para cada miembro de la tripulación, cuando sea exigible.

8.4 No llevar correctamente sujetas las placas, paneles o etiquetas de peligro.

8.5 Utilizar documentos de transporte o acompañamiento en los que no se haya hecho constar toda la información obligatoria, cuando no deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 198.6.11 y en los apartados 8 ó 13 del artículo 197.16.

8.6 No incluir en los informes anuales o en los partes de accidentes alguno de los datos exigibles por la normativa vigente.

8.7 No comunicar a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad.

8.8 No conservar los informes anuales durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

8.9 Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidente fuera de los plazos reglamentariamente establecidos.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

a) Al transportista por las infracciones contempladas en los apartados 8.1, 8.2, 8.3 y 8.4.

b) Al cargador o expedidor, según el caso, por la infracción contemplada en el apartado 8.5.

c) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por las infracciones contempladas en los apartados 8.6, 8.7, 8.8 y 8.9.

9. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.8 de la LOTT, la realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 197 y en el artículo 198.18.

Se considerará incluido asimismo en esta infracción el incumplimiento de la obligación de que dicha documentación se encuentre en lugar visible desde el exterior del vehículo, en los casos en los que así se exija expresamente en las disposiciones reguladoras de la modalidad de transporte de que se trate.

10. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.9 de la LOTT, el arrendamiento de vehículos sin conductor incumpliendo las condiciones que reglamentariamente se determinen, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 4 ó 37 del artículo 197.

11. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.10 de la LOTT, la realización de transportes regulares de viajeros de uso especial incumpliendo alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización sin atribuirle carácter esencial.

12. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.11 de la LOTT, el trato desconsiderado de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.

13. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.12 de la LOTT, en el transporte escolar y de menores, el incumplimiento por la entidad contratante de su obligación de exigir al transportista los documentos o justificantes que resulte preceptivo con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes.

14. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.13 de la LOTT, en el transporte de viajeros, la carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.

15. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.14 de la LOTT, el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

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

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

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

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

15.5 Realizar, sin causa justificada, cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.

15.6 Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.

15.7 Viajar careciendo de un título de transporte suficiente para amparar la utilización del servicio de que se trate.

15.8 Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.

16. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.15 de la LOTT, la impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, sin haber puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, la falta de asistencia injustificada de un veinticinco por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso, salvo que deba reputarse infracción grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 198.24.

17. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.16 de la LOTT, la realización de transporte de mercancías perecederas sin llevar en el vehículo las marcas de identificación e indicaciones reglamentarias o llevándolas en lugares distintos a los establecidos.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

18. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.17 de la LOTT, todo exceso en los tiempos máximos de conducción, así como la disminución de los períodos de descanso, salvo que deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 198.28 o 197.42.

19. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.18 de la LOTT, la falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro de Empresas y Actividades de Transportes o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, cuando no deba ser calificada de conformidad con lo dispuesto en los artículos 197.17, 198.24 o 199.16.

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

Artículo 200.

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

No obstante, tratándose de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general, cuando el incumplimiento de que se trate guarde relación directa con la actividad administrativa desarrollada en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podría haber sido corregido hasta el regreso de este a la sede empresarial de la que inicialmente partió, dicho incumplimiento se considerará constitutivo de una sola infracción, aunque se hubiera mantenido durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, en aquellas expediciones en que la tripulación del vehículo esté formada por más de un conductor, los posibles incumplimientos en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores cometidos por cada uno de ellos constituirán infracciones independientes.

CAPÍTULO III

Sanciones

Artículo 201.

En ejecución de lo que se dispone en el artículo 143.1 de la LOTT y en el Reglamento (UE) 2016/403, las sanciones por las infracciones reseñadas en los artículos anteriores se graduarán dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con multa de 100 a 200 euros las infracciones señaladas en los puntos 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 del artículo 199.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones señaladas en los puntos 9, 10, 11, 12 y 13 del artículo 199.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 del artículo 199.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones señaladas en los puntos 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28.1, 28.2, 28.3, 28.4, 28.5, 28.7, 28.8, 28.9 y 29 del artículo 198.

e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones señaladas en los puntos 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 del artículo 198.

f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 28.6 del artículo 198.

g) Se sancionará con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones señaladas en los puntos 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42.3, 42.4, 42.5, 42.6, 42.7, 42.9, 42.10, 42.11, 43, 44 y 46 del artículo 197.

h) Se sancionará con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones señaladas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 42.8 y 45 del artículo 197.

i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 42.1 y 42.2 del artículo 197.

j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el apartado i) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las señaladas en esta Ley en los 12 meses anteriores.

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en el artículo 198.30 la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f). Cuando fuera de aplicación lo previsto en el 199.20, la cuantía de la sanción estará comprendida dentro de los límites establecidos en los apartados a), b) y c).

Artículo 202.

En ejecución de lo que se dispone en el artículo 143.4 de la LOTT y atendiendo a los criterios señalados por el Reglamento (UE) 2016/403 en relación con la gravedad de diversas infracciones, deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, en los siguientes supuestos:

a) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 1, 2, 11, 13, 16.6, 16.7, 16.11, 16.18, 21, 24, 26, 27, 42.1, 42.2 o 44 del artículo 197 o en los puntos 2 o 3 del artículo 198.

b) Cuando se detecte durante su comisión en carretera el incumplimiento de los tiempos de conducción diaria o de los períodos obligatorios de pausa o descanso diario, salvo que la infracción deba reputarse leve y la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kilómetros.

c) Cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurran circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad, aun cuando no concurra ninguno de los supuestos señalados anteriormente.

A los efectos previstos en este artículo, los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte actuantes habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo,

en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

Cuando la inmovilización del vehículo pueda entrañar un peligro para la seguridad, el transportista vendrá obligado a trasladar el vehículo hasta el lugar que designe la autoridad actuante. En caso de no hacerlo, tal medida podrá ser adoptada por aquella. Los gastos que pudieran originar las operaciones anteriormente señaladas serán, en todo caso, por cuenta del transportista, quien deberá abonarlos como requisito previo a la recuperación del vehículo.

La autoridad actuante únicamente podrá optar por no inmovilizar el vehículo en los supuestos anteriormente indicados, cuando concurran circunstancias bajo las que esa medida entrañaría un mayor peligro para la seguridad, las cuales deberán quedar documentadas expresamente en su denuncia.

Cuando el transportista no subsane los hechos que dieron lugar a la inmovilización del vehículo en el plazo de 15 días, el órgano competente para iniciar el expediente sancionador podrá ordenar su traslado desde el lugar en que inicialmente se hubiese inmovilizado a otro en el que quedará depositado hasta la subsanación de los referidos hechos. Los gastos que puedan ocasionarse por el traslado y depósito del vehículo serán por cuenta del titular de la autorización a cuyo amparo se estuviese realizando transporte o, en su defecto, del titular del vehículo, el cual deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la recuperación del vehículo.

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que estos sufran la menor perturbación posible, será responsabilidad del transportista cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas, serán en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquellos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

CAPÍTULO IV

Procedimiento sancionador

Artículo 203.

No se impondrá sanción alguna por las infracciones relacionadas en los artículos 197, 198 y 199 sino en virtud de procedimiento instruido conforme a las normas contenidas en este Reglamento, y en lo no previsto por estas, a las establecidas en la legislación general sobre procedimiento administrativo común y régimen jurídico del sector público que resulten de aplicación a los procedimientos sancionadores.

Artículo 204.

La competencia para resolver los procedimientos sancionadores previstos en el presente título corresponderá, según los casos, a las comunidades autónomas a las que les esté atribuida de conformidad con lo previsto en la normativa vigente en relación con los transportes terrestres, a los Subdelegados del Gobierno de la provincia en que se haya cometido la infracción cuando derive de una inspección o control en frontera de transportes internacionales o a los órganos centrales de la Administración del Estado a los que le esté expresamente conferida.

Cuando la competencia corresponda a las comunidades autónomas, la incoación, instrucción y resolución se realizarán por los órganos que determine su normativa aplicable.

En los supuestos en que la competencia para resolver los procedimientos sancionadores esté atribuida a los Subdelegados del Gobierno, la incoación e instrucción corresponderá a los órganos que integran las áreas funcionales del Ministerio de Fomento.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de la competencia de la Dirección General de Transportes por Carretera para tramitar y resolver los procedimientos incoados por los servicios directamente dependientes de la misma imponiendo las sanciones que, en su caso, correspondan. En este supuesto, será competente para resolver los procedimientos sancionadores el Director General. La

incoación e instrucción de los procedimientos corresponderá a los órganos y unidades que integran la Subdirección General de Inspección de los Transportes por Carretera.

Artículo 205.

El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en este reglamento se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o ya sea como consecuencia de orden superior, de actas o informes suscritos por los servicios de inspección, de la petición razonada de otros órganos o por denuncia.

El plazo máximo en que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha de iniciación del procedimiento. En el supuesto de no haberse notificado la resolución del procedimiento en dicho plazo, se producirá la caducidad del mismo, debiendo dictarse, en todo caso, resolución expresa de caducidad del expediente.

Artículo 206.

Las denuncias de particulares, instituciones o asociaciones habrán de formularse por escrito al órgano competente.

Dichas denuncias no vincularán al órgano competente acerca de la posible incoación de un procedimiento sancionador, si bien deberá comunicar al denunciante su decisión al respecto.

Artículo 207.

1. En toda denuncia formulada por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte terrestre, así como en las actas o informes suscritos por los Servicios de Inspección habrá de consignarse una sucinta exposición de los hechos; la matrícula del vehículo que, en su caso, hubiese intervenido en aquellos; la identidad de la persona o personas presuntamente responsables de la infracción y en su caso del título habilitante a cuyo amparo se realizó la actividad objeto de la denuncia, acta o informe; la identidad, condición y destino del denunciante, que podrá realizarse a través de su número de registro personal, así como aquellas otras circunstancias y datos que contribuyan a determinar el tipo de infracción.

2. En las denuncias formuladas por particulares deberán constar además de los datos señalados en el apartado anterior, el nombre y apellidos, domicilio, número de documento nacional de identidad, o del documento equivalente en el caso de extranjeros.

Cuando se trate de denuncias formuladas en nombre de sociedades, asociaciones o instituciones, los datos indicados en el párrafo anterior se referirán al representante de las mismas que suscriba el escrito, debiendo hacer constar también el nombre de la persona jurídica representada, así como su domicilio y el código de identificación fiscal o de otro Registro en que legalmente deban estar inscritas.

Artículo 208.

Cuando en las actas o informes de los Servicios de Inspección o en las denuncias formuladas se observe la existencia de hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial, se pondrán en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate.

Si una vez iniciada por éstos la tramitación, se desprende de sus actuaciones la indebida calificación o la existencia de una infracción de distinta naturaleza, deberán devolver el expediente al órgano competente en materia de transporte para que continúe la instrucción del expediente.

Artículo 209.

Con anterioridad a la iniciación del procedimiento sancionador, el órgano administrativo competente para su instrucción llevará a cabo de oficio cuantas actuaciones resulten adecuadas para la determinación, conocimiento y comprobación de los hechos en virtud de

los cuales haya de dictarse la resolución, pudiendo, en su caso, acordar el archivo de las actuaciones cuando de éstas no se derivara responsabilidad.

A tal fin, y con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este capítulo, deberán consultarse, en todo caso, los antecedentes obrantes en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Artículo 210.

1. Recibida la información del Registro de Empresas y Actividades de Transporte, el instructor designado al efecto formalizará el correspondiente acuerdo de iniciación, que se notificará al denunciado y en el que hará constar la identificación del presunto responsable, 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; la identidad del propio instructor del procedimiento, con expresión del régimen de recusación, y de la del órgano competente para resolver el procedimiento sancionador y la norma que le atribuye tal competencia, advirtiendo la posibilidad de hacer efectiva la sanción de forma anticipada, plazo para ello, porcentaje de reducción y cuantía a ingresar de conformidad con lo previsto en el artículo 146.3 de la LOTT; medidas de carácter provisional que, en su caso, se hayan acordado por el órgano competente para iniciar el procedimiento sancionador, sin perjuicio de las que se puedan adoptar durante el mismo; indicándole que dispone de un plazo de quince días para manifestar lo que a su derecho convenga, aportando o proponiendo las pruebas de que, en su caso, intente valerse, con la advertencia de que en caso de que no se efectúen alegaciones en el plazo previsto, el acuerdo de iniciación podrá considerarse propuesta de resolución.

Como regla general, la notificación al denunciado y las alegaciones que este formule en su caso se llevarán a cabo por medios electrónicos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 51.

No obstante, cuando por las razones que fuere resultase necesario notificar al presunto infractor por otros medios, se considerará que su domicilio es el que figura en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, cuando se trate del titular de alguna de las autorizaciones o habilitaciones reguladas en la legislación de transporte, y el que figure en el registro o registros en que legalmente deban estar inscritas, cuando se trate de otro tipo de empresas.

2. En aquellos casos en que la infracción que da lugar al expediente sancionador pudiera conllevar, por sí misma o por acumulación con otras, la pérdida de honorabilidad de la empresa y de su gestor de transporte, el acuerdo de iniciación deberá hacerlo constar así.

En este supuesto, el acuerdo de iniciación habrá de notificarse también al gestor de transporte de la empresa, con indicación de que dispone de un plazo de quince días para formular alegaciones.

3. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 146.3 de la LOTT, en todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.

El pago de la sanción con la reducción del 30 por ciento implicará la conformidad con los hechos denunciados, la renuncia a formular alegaciones y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.

Por el contrario, la formulación de alegaciones por el interesado implicará su renuncia a acogerse posteriormente a la referida reducción por pago anticipado.

Artículo 211.

Se dará traslado al denunciante de las alegaciones del denunciado, salvo que no aporten datos nuevos o distintos de los inicialmente constatados por el propio denunciante, para que informe en el plazo máximo de quince días. De no emitirse el citado informe en plazo, podrán proseguirse las actuaciones como corresponda. Si tales alegaciones se formularan en procedimiento incoado por denuncia de particulares, el denunciante será requerido además para que aporte pruebas sobre la veracidad de los hechos no admitidos por el denunciado.

Cuando así resulte necesario para averiguar o calificar correctamente los hechos o para determinar las posibles responsabilidades, el instructor acordará la apertura de un período de prueba. No obstante, podrá rechazar de forma motivada la realización de aquellas pruebas que hubiesen propuesto el denunciado u otros interesados en el procedimiento cuando considere que resultan improcedentes para determinar el alcance de los hechos denunciados o la posible responsabilidad de los sujetos intervinientes.

Artículo 212.

Ultimada la instrucción del procedimiento, el órgano instructor formulará propuesta de resolución, que se notificará al interesado para que, en el plazo de quince días, pueda presentar las alegaciones, documentos e informaciones que estime pertinentes. No obstante, se prescindirá de dicha notificación cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta en la resolución otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por el propio interesado, siempre que en la notificación de la iniciación del expediente se hubiese advertido a este que, de no efectuar alegaciones, dicha iniciación podría ser considerada propuesta de resolución.

Practicada, en su caso, la audiencia al interesado, el órgano instructor elevará la propuesta de resolución al órgano que legal o reglamentariamente tenga atribuida la competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

Cuando así se considere oportuno para garantizar la eficacia de la resolución sancionadora, ésta podrá suspender, cautelarmente y de forma expresa, el derecho del sancionado a transmitir los títulos habilitantes para la realización de transporte y los vehículos de que sea titular durante el tiempo que resulte estrictamente necesario para ello.

Artículo 213.

1. El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la terminación del procedimiento, debiendo señalarse así en la correspondiente resolución sancionadora.

2. La resolución del procedimiento sancionador se notificará al interesado, el cual podrá interponer recurso de alzada contra aquella dentro del plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar la notificación.

3. Las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Artículo 214.

Los órganos de las distintas Administraciones Públicas competentes para sancionar las infracciones previstas en la legislación de los transportes terrestres comunicarán en un plazo de treinta días las sanciones que impongan al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, con objeto de que se realice su anotación en éste.

El plazo de treinta días mencionado en el párrafo anterior comenzará a contarse a partir del día en que se dictó la resolución sancionadora que puso fin a la vía administrativa.

Las comunicaciones que se remitan para su anotación en el Registro contendrán como mínimo los datos siguientes: número de expediente; nombre y apellidos y domicilio del infractor; número de su documento nacional de identidad o código de identificación fiscal, en su caso; matrícula del vehículo, en su caso; Identificación del título o títulos habilitantes a cuyo amparo se realizó la actividad infractora; fecha de la infracción; breve exposición de los hechos sancionados y preceptos infringidos, así como la sanción impuesta; fecha de la resolución sancionadora y en la que adquiere firmeza y todos aquellos datos que se consideren necesarios. La información del Registro relativa a infracciones y sanciones estará a disposición de todas las Administraciones Públicas a las que afecte o interese.

Artículo 215.

1. Las sanciones pecuniarias habrán de ser satisfechas en el plazo de quince días contados a partir del día siguiente a aquel en que se dictó la resolución que puso fin a la vía administrativa.

2. La ejecución de las resoluciones sancionadoras se llevará a efecto según lo dispuesto en la legislación general sobre procedimiento administrativo común y en la normativa general de recaudación.

3. **(Suprimido).**

4. El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en el presente reglamento, impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte interior o internacional por carretera o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, así como para la realización del visado, la transmisión o la modificación de cualquiera de aquellos de que ya fuera titular el infractor.

Asimismo, dicho pago será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

Artículo 216.

A los efectos señalados en el artículo 146.4 de la LOTT, en relación con la imposición y ejecución de sanciones por infracciones que se detecten en carretera habiendo sido cometidas por personas que no tengan su residencia en territorio español serán de aplicación las siguientes normas:

a) La denuncia formulada por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o por los agentes actuantes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales encargados de la vigilancia del transporte terrestre fijará provisionalmente la cuantía de la sanción, teniendo en cuenta la que se apareja en la LOTT a la infracción denunciada.

b) El interesado podrá optar por pagar la sanción propuesta en el momento de recibir la denuncia, depositar su importe o garantizar su pago.

c) Cuando el interesado opte por pagar o depositar el importe de la sanción, la denuncia que se le entrega tendrá efectos de notificación del inicio del procedimiento sancionador. La autoridad o el agente denunciante deberá entregar al interesado el escrito de denuncia, en el que hará constar que se ha procedido al pago o al depósito del importe de la sanción, o bien podrá entregar, conjuntamente con la denuncia, un recibo de pago o depósito de la cantidad correspondiente.

d) Cuando el interesado pague voluntariamente la sanción propuesta en el momento de la denuncia, se aplicará lo dispuesto en el artículo 146.3 de la LOTT en relación con el pago anticipado de sanciones pecuniarias.

e) Cuando el interesado se limite a depositar el importe de la sanción propuesta, el expediente sancionador deberá tramitarse siguiendo el procedimiento sancionador señalado con carácter general, en el que se le reconocerán idénticos derechos que a los residentes en España. Este depósito no dará lugar a reducción alguna del importe de la sanción.

La cantidad depositada deberá ser remitida al órgano competente para la tramitación del procedimiento y quedará a resultas de la resolución final del expediente sancionador.

Si dicha resolución no impone sanción alguna o reduce el importe de la propuesta en la denuncia, el órgano competente deberá poner a disposición del interesado o de su representante la cantidad que en cada caso proceda.

f) Cuando el interesado opte por afianzar el pago de la sanción propuesta, habrá de señalar una persona o entidad que constituya caución suficiente de dicho pago, la cual deberá cumplir las condiciones señaladas al efecto por el Ministro de Fomento.

g) En los supuestos en que el interesado, ya sea el transportista o un tercero, no haga efectivo ni deposite el importe de la sanción propuesta ni afiance su pago, la autoridad o el agente denunciante procederá a la inmovilización del vehículo y, en su caso, a retener la correspondiente copia de la licencia comunitaria, aplicando al efecto las reglas contenidas en el artículo 143.4 de la LOTT.

Dicha inmovilización se levantará, permitiendo la marcha del vehículo, si con posterioridad el interesado procede al pago de la sanción propuesta, deposita su importe o garantiza su pago.

CAPÍTULO V

Precintados

Artículos 217 a 221.

(Suprimidos).

CAPÍTULO VI

Documentos de control

Artículo 222.

1. Los vehículos destinados a la realización de transporte por carretera deberán tener instalado y llevar en funcionamiento durante su prestación el tacógrafo, el limitador de velocidad, así como otros mecanismos o instrumentos de control reglamentariamente exigidos o que resulten obligatorios de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa directamente aplicable en la Unión Europea.

Durante la realización de los servicios y actividades reguladas en este reglamento, deberán llevarse a bordo del vehículo, debidamente cumplimentados, los documentos de control administrativo que, en su caso, se establezcan. En los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

Los vehículos en que los referidos servicios se realicen deberán, por su parte, encontrarse señalizados mediante los rótulos y distintivos que, para la exacta identificación de las características del servicio o del título habilitante a cuyo amparo se prestan, sean exigidos por la normativa en vigor.

Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en este reglamento deberán cumplimentar y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca a los efectos previstos en el artículo 19, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se establezca.

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

2. La documentación de control exigida de conformidad con lo dispuesto en este artículo únicamente podrá ser cumplimentada por medios electrónicos cuando los soportes y aplicaciones utilizadas para ello permitan transformar su contenido en signos de escritura legibles y reúnan las características que se encuentren señaladas por la Dirección General de Transporte Terrestre a efectos de garantizar la disponibilidad, integridad, inalterabilidad e inviolabilidad de su contenido.

El personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre así como los agentes de las fuerzas de vigilancia del transporte en carretera deberán poder, en el ejercicio de sus funciones, obtener copia del contenido de esa documentación.

Cuando la referida copia se expida utilizando medios electrónicos, tanto estos como aquella deberán, asimismo, ajustarse a las características señaladas al efecto por la Dirección General de Transporte Terrestre.

TÍTULO VII

Establecimiento, construcción y explotación de transportes ferroviarios

Artículos 223 a 277.

(Derogados).

TÍTULO VIII

Policía de Ferrocarriles

Artículos 278 a 299.

(Derogados).

Disposición adicional 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.

Disposición adicional 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.

Disposición adicional 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.

Disposición adicional 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.

Disposición adicional quinta.

Las normas contenidas en el presente Reglamento se aplicarán a los ferrocarriles de carácter predominantemente urbano, ya discurran sobre la superficie o por debajo de la misma, así como a los que discurran por un solo raíl, en lo que no se oponga a su específica naturaleza, y de forma supletoria a las normas que regulen específicamente los mismos.

Disposición adicional sexta.

Las cuantías pecuniarias establecidas en el presente Reglamento, con excepción de las previstas en el artículo 3, cuya modificación corresponderá, en todo caso, al Gobierno, se adecuarán a los cambios de valor adquisitivo de la moneda según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística, realizando a tal efecto el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones las necesarias concreciones.

Disposición adicional 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.

Disposición adicional 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.

Disposición adicional 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.

Disposición adicional 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.

Disposición adicional 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.

Disposición transitoria 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.

Disposición transitoria segunda.

A los efectos de lo previsto en el punto 1 del artículo 143, las actuales licencias municipales de la clase B serán canjeadas a la entrada en vigor de este Reglamento por licencias municipales de auto-taxis, si bien los correspondientes vehículos únicamente estarán obligados a estar provistos de contador taxímetro cuando realicen servicios que discurran íntegramente por suelo urbano o urbanizable o cuando así lo determine para facilitar el control tarifario el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones o, en su caso, la correspondiente Comunidad Autónoma o el respectivo Ayuntamiento, para el ámbito de sus competencias.

Las actuales licencias municipales de la clase C, salvo que proceda su conversión en autorizaciones para transporte sanitario o funerario serán canjeadas por autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de las previstas en el artículo 180 de este Reglamento, siéndoles de aplicación el régimen jurídico de éstas, con excepción de la exigencia de un número mínimo de vehículos y de las características requeridas a éstos, si bien los vehículos que en su momento les sustituyan deberán cumplir estas últimas. Las autorizaciones de la serie VT de transporte interurbano de que, en su caso, dispusieran los titulares de las referidas licencias de la clase C quedarán sin efecto.

Disposición transitoria 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.

Disposición transitoria 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.

Disposición transitoria 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.

Disposición transitoria 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.

Disposición transitoria séptima.

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

Disposición sobre derogaciones y vigencias.

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 I953, sobre ejecución de fallos de las Juntas de Detasas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Real Decreto 1415/I978, 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 textil 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 específica 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) Órdenes ministeriales:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 31 de julio de 1953, modifica la Orden ministerial de 3 de julio de 1952, sobre normas para la fijación del canon (modificada por Órdenes 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 Órdenes 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 I959 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 Órdenes 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 1913, modifica la Orden ministerial de 26 de octubre de 1966 de exención de la obligación de tarjeta de transporte a empresas de alquiler de vehículos sin conductor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 10 de febrero de 1984, flexibiliza las Órdenes 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 19834 sobre redondeo en el precio de los billetes de servicios regulares de viajeros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A) Decretos y Reales Decretos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Real Decreto de 20 de marzo de 1908, tranvías.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Real Decreto de 12 de febrero de I927, 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 2I de julio de 1932, Reglamento para la inspección administrativa y mercantil.

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

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

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

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

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

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

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

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

Decreto de 24 de febrero de 1936, líneas automóviles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Decreto de 8 de mayo de 1942, regula la inspección e intervención de los ferrocarriles.

Decreto de 20 de octubre de 1942, amplía el Decreto de 13 de octubre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.

Decreto de 18 de junio de 1943, modifica la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 23 de julio de 1943, preferencia de materiales para la construcción de ferrocarriles.

Decreto de 30 de diciembre de 1944, simplificación y aumento de tarifas de RENFE.

Decreto de 11 de abril de 1945, simplificación y aumento de tarifas en los ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto de 19 de octubre de 1945, dependencia y atribuciones de la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 14 de diciembre de 1945, ordenación de las tarifas de RENFE.

Decreto de 28 de diciembre de 1945, crea el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 11 de enero de 1946, Vocal del Ministerio de Trabajo en el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 8 de febrero de 1946, modifica el Decreto de 28 de diciembre de 1941, Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto de 15 de marzo de 1946, facultades de los Ingenieros de las Divisiones.

Decreto de 31 de mayo de 1946, viajes gratuitos del personal de la Guardia Civil y Cuerpo General de Policía.

Decreto de 17 de mayo de 1946, autoriza a los ferrocarriles de vía estrecha a implantar la nomenclatura, clasificación de mercancías, cuadros de gastos accesorios y condiciones de aplicación de las tarifas de RENFE.

Decreto de 9 de octubre de 1946, normas para el transporte en vagones particulares.

Decreto de 18 de octubre de 1946, denominación de la Junta de Estudios y Enlaces Ferroviarios.

Decreto de 17 de enero de 1947, reorganiza la RENFE, excepto los artículos 27, 31 y 46.

Decreto de 24 de octubre de I947, limita el disfrute de los vagones particulares.

Decreto de 5 de diciembre de 1947, competencia en materia de sanciones de la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto de 29 de octubre de 1948, modifica el Comité de Gerencia de RENFE.

Decreto de 20 de enero de 1950, aprobación de proyectos de modificación y ampliación de ferrocarriles.

Decreto de 22 de diciembre de 1950, pasos a nivel.

Decreto de 5 de febrero de 1953, ejecución de las sentencias de las Juntas de Detasas.

Decreto de 13 de marzo de 1953, suministro de traviesas para ferrocarriles.

Decreto 475/1959, de 2 de abril, sanción a los viajeros sin billete.

Decreto 564/1959, de 9 de abril, desinsectación de locales y vehículos de transporte.

Decreto 1032/1959, de 27 de julio, modifica los coeficientes de corrección de las tarifas de RENFE.

Decreto 1803/1959, de 15 de octubre, suprime la Comisaría del Material Ferroviario.

Decreto 16/1960, de 14 de enero, autoriza a RENFE a establecer tarifas especiales, reducidas, eventuales y transitorias.

Decreto 111/1960, de 28 de enero, modifica la Composición del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Decreto 232/1963, de 7 de febrero, funcionamiento y organización de la Delegación del Gobierno en RENFE.

Decreto 2408/1962, de 20 de septiembre, revisión de normas de supresión de pasos a nivel.

Decreto de 26 de diciembre de 1963, reorganiza el Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera con la nueva denominación de Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto de 2 de julio de 1964, amplía la composición del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Decreto 3439/1964, de 22 de octubre, transporte de la correspondencia pública por RENFE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B) Quedan derogadas, asimismo, las siguientes Órdenes 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 ténder 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 tos Gobernadores Civiles en materia de policía.
Real Orden de 2 de agosto de 1887, devolución del importe del billete por haber obligado a viajar en clase inferior.
Real Orden de 19 de julio de 1888, enajenación de terrenos sobrantes.
Real Orden de 27 de julio de 1888, multas por retraso.
Real Orden de 15 de enero de 1889, telegramas oficiales.
Real Orden de 7 de marzo de 1889, vigencia de cuadros de marcha.
Real Orden de 11 de marzo de 1889, carruajes de lujo.
Real Orden de 26 de agosto de 1889, derecho de entrada de los inspectores en las estaciones y dependencias.
Real Orden de 14 de septiembre de 1889, gastos de inspección.
Real Orden de 14 de mayo de 1891, vigilancia.
Real Orden de 29 de julio de 1891, atribuciones a los ingenieros de las divisiones.
Real Orden de 23 de abril de 1893, tramos metálicos.
Real Orden de 13 de julio de 1895, discos.
Real Orden de 23 de octubre de 1895, inspección del Gobierno.
Real Orden de 18 de enero de 1896, transportes militares.
Real Orden de 13 de mayo de 1897, tarifas de los billetes de andén e inversión de su producto.
Real Orden de 26 de agosto de 1899, Reglamento del servicio de inspección y vigilancia.
Real Orden de 31 de octubre de 1899, competencia para la inspección técnica de los tranvías económicos.
Real Orden de 20 de diciembre de 1899, circulación de los inspectores.
Real Orden de 13 de noviembre de 1900, material para el tráfico.
Real Orden de 30 de noviembre de 1900, carga y descarga.
Real Orden de 5 de diciembre de 1900, revisión de tarifas.
Real Orden de 24 de enero de 1901, revisión de trozos metálicos.
Real Orden de 1 de abril de 1901, tranvías eléctricos.
Real Orden de 31 de octubre de 1901, funciones fiscales de las divisiones.
Real Orden de 30 de diciembre de 1901, ferrocarriles mineros.
Real Orden de 1 de febrero de 1902, retraso de ferrocarriles mixtos.
Real Orden de 7 de febrero de 1902, Precios de transporte.
Real Orden de 25 de febrero de 1902, instrucción para puentes metálicos.

Real Orden de 7 de octubre de 1902, para aplicar tarifas especiales.
Real Orden de 12 de mayo de 1903, mercancías a gran velocidad y coches de tercera.
Real Orden de 5 de octubre de 1903, tranvías.
Real Orden de 22 de enero de 1904, interventores del Estado.
Real Orden de 1 de julio de 1904, concesión de unificación del material.
Real Orden de 7 de octubre de 1904, tracción eléctrica.
Real Orden de 1 de diciembre de 1905, cuestión de transportes.
Real Orden de 1 de diciembre de 1905, inspección de tranvías.
Real Orden de 1 de marzo de 1906, prohíbe la venta de billetes fuera de las estaciones y agencia de las compañías.
Real Orden de 11 de octubre de 1906, proyectos de tarifas especiales.
Real Orden de 9 de febrero de 1907, substracciones en transportes.
Real Orden de 12 de noviembre de 1907, tarifas especiales.
Real Orden de 4 de enero de 1908, velocidades.
Real Orden de 17 de febrero de 1908, instalaciones eléctricas, servidumbre de ferrocarriles.
Real Orden de 24 de febrero de 1908, inspección y vigilancia.
Real Orden de 8 de octubre de 1908, condiciones del talón de transporte.
Real Orden de 10 de octubre de 1908, responsabilidad de las compañías en las substracciones.
Real Orden de 22 de noviembre de 1908, inspección.
Real Orden de 15 de junio de 1909, coches celulares vacíos.
Real Orden de 7 de noviembre de 1909, deslinde de responsabilidades.
Real Orden de 29 de noviembre de 1909, deslinde de responsabilidades.
Real Orden de 18 de mayo de 1910, contratación y depósito de mercancías, tarifas de almacenaje.
Real Orden de 9 de noviembre de 1910, inspección del material.
Real Orden de 19 de noviembre de 1913, servicio de rectificación de portes.
Real Orden de 2 de diciembre de 1913, transportes de piedra para obras del Estado.
Real Orden de 3 de febrero de 1914, servicios sanitarios e higiénicos.
Real Orden de 6 de abril de 1914, proyectos de tarifas especiales de transporte de mercancías.
Real Orden de 5 de febrero de 1915, plazos para verificar los transportes.
Real Orden de 24 de abril de 1915, espera en trenes en combinación.
Real Orden de 20 de noviembre de 1915, desinfección de vagones de ganado.
Real Orden de 18 de agosto de 1916, movilización del material de transporte de carbón.
Real Orden de 3 de noviembre de 1916, medidas para evitar paralizaciones del material.
Real Orden de 17 de noviembre de 1916, prohíbe las facturaciones a la orden y al portador y señala los tipos de percepción por almacenaje.
Real Orden de 13 de enero de 1917, limita la reexpedición de mercancías.
Real Orden de 19 de enero de 1917, adquisición de material.
Real Orden de 10 de marzo de 1917, transportes preferentes.
Real Orden de 12 de marzo de 1917, medidas para acrecentar el material.
Real Orden de 24 de abril de 1917, transporte de carbón.
Real Orden de 1 de mayo de 1917, aprovechamiento del material móvil.
Real Orden de 9 de mayo de 1917, venta de mercancías facturadas.
Real Orden de 11 de mayo de 1917, instrucciones para subastas.
Real Orden de 22 de mayo de 1917, tiempos de transporte para mercancías.
Real Orden de 1 de junio de 1917, para regular e intensificar el tráfico.
Real Orden de 8 de junio de 1917, infracciones cometidas por las compañías.
Real Orden de 25 de junio de 1917, para regular e intensificar el tráfico.
Real Orden de 4 de julio de 1917, transporte de carbones.
Real Orden de 6 de agosto de 1917, transporte de carbón.
Real Orden de 18 de agosto de 1917, materiales inútiles de hierro y acero.
Real Orden de 30 de agosto de 1917, transporte de carbón.
Real Orden de 19 de septiembre de 1917, transporte de carbones.
Real Orden de 26 de noviembre de 1917, formalidades de los talones de transporte.

Real Orden de 15 de diciembre de 1917, derechos de estadía de vagones y 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 estadía de vagones.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 6 de diciembre de 1935, concesiones de líneas 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 limite de facturaciones al detalle.

Orden ministerial de 21 de febrero de 1940, autoriza la subasta de mercancías sobre vagón.

Orden ministerial de 30 de marzo de 1940, suspende determinadas facturaciones con empalme.

Orden ministerial de 3 de abril de 1940, reduce los plazos de la Orden ministerial de 21 de febrero de 1940 para la subasta de mercancías.

Orden ministerial de 10 de mayo de 1940, clasifica los transportes por ferrocarril.

Orden ministerial de 28 de mayo de 1940, deroga la exención de derechos de paralización de los transportes militares.

Orden ministerial de 4 de junio de 1940, incluye los abonos entre las mercancías preferentes.

Orden ministerial de 4 de julio de 1940, facturaciones de mercancías para apartaderos particulares.

Orden ministerial de 8 de julio de 1940, suministro de carbón.

Orden ministerial de 10 de julio de 1940, complementa la Orden ministerial de 8 de julio de 1940 sobre suministro de carbón.

Orden ministerial de 17 de julio de 1940, normas para el transporte de carbón.

Orden ministerial de 13 de agosto de 1940, régimen de los vagones carboneros.

Orden ministerial de 14 de agosto de 1940, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 30 de septiembre de 1940, alta inspección de los tranvías.

Orden ministerial de 31 de octubre de 1940, normas para el transporte de arroz por ferrocarril.

Orden ministerial de 5 de noviembre de 1940, regula las facturaciones de carbón.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1940, parque móvil mancomunado.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1940, cobro en domingo de derechos de paralización y almacenaje de mercancías.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1940, normas para transportes preferentes.

Orden ministerial de 28 de noviembre de 1940, prioridad de carga de carbón para su consumo en los ferrocarriles.

Orden ministerial de 3 de diciembre de 1940, reorganización de las Delegaciones Especiales de Transportes.

Orden ministerial de 19 de diciembre de 1940, transbordo de mercancías.

Orden ministerial de 2 de enero de 1941, intervención de las Juntas de Detasas en la condonación de derechos de almacenaje.

Orden ministerial de 7 de enero de 1941, canon de urgencia y preferencia.

Orden ministerial de 25 de enero de 1941, datos de destinatario y estación de destino en las facturaciones.

Orden ministerial de 27 de enero de 1941, regulación de los transportes militares.

Orden ministerial de 12 de febrero de 1941, zonas para la agrupación de las compañías en federaciones.

Orden ministerial de 15 de febrero de 1941, facturación de patatas de siembra.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1941, carga y paralización de material.

Orden ministerial de 11 de marzo de 1941, autoriza el cobro de suplementos de butaca.

Orden ministerial de 26 de abril de 1941, suspende la actuación de las Delegaciones Especiales y disuelve la Junta Auxiliar.

Orden ministerial de 1 de mayo de 1941, construcción de vehículos que vayan sobre carriles.

Orden ministerial de 12 de mayo de 1941, transportes militares.

Orden ministerial de 16 de mayo de 1941, carga de cemento en ferrocarriles.

Orden ministerial de 16 de mayo de 1941, régimen de cargues en apartaderos.

Orden ministerial de 14 de junio de 1941, normas para el transporte de mercancías.

Orden ministerial de 15 de abril de 1942, facultad para imponer multas del delegado para la ordenación del transporte.

Orden ministerial de 20 de junio de 1942, inspección de tranvías.

Orden ministerial de 30 de julio de 1942, inspección de ferrocarriles.

Orden ministerial de 31 de julio de 1942, paquetes postales.

Orden ministerial de 14 de agosto de 1942, Reglamento para el transporte de paquetes postales.

Orden ministerial de 2 de octubre de 1942, regula el uso de vagones particulares.

Orden ministerial de 20 de octubre de 1942, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 21 de octubre de 1942, sanciones a los usuarios.

Orden ministerial d. 17 de diciembre de 1942, uso de vagones particulares.

Orden ministerial de 21 de diciembre de 1942, responsabilidad de los funcionarios por la paralización de vagones.

Orden ministerial de 21 de enero de 1943, uso, cesión y transferencia de vagones particulares.

Orden ministerial de 12 de marzo de 1943, suministro de traviesas para ferrocarriles.

Orden ministerial de 10 de abril de 1943, reclamaciones por incumplimiento del contrato de transporte.

Orden ministerial de 5 de agosto de 1943, sanciones por demora en la utilización del material ferroviario.

Orden ministerial de 14 de abril de 1944, transporte de mercancías por el Ejército del Aire.

Orden ministerial de 20 de abril de 1944, complementa el Decreto de 13 de octubre de 1938, pases gratuitos y billetes reducidos.

Orden ministerial de 26 de abril de 1944, alquiler de vagones particulares.

Orden ministerial de 20 de mayo de 1944, crea la Junta de Enlaces Ferroviarios.

Orden ministerial de 26 de julio de 1944, normas para coordinar los transportes de ferrocarril y de carretera.

Orden ministerial de 28 de julio de 1944, explotación de líneas automóviles por la RENFE.

Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944, normas para la inspección e intervención de ferrocarriles, tranvías y trolebuses.

Orden ministerial de 18 de septiembre de 1944, instrucciones para el abastecimiento de traviesas a RENFE.

Orden ministerial de 31 de octubre de 1944, valoración de proyectos de trolebuses.

Orden ministerial de 4 de diciembre de 1944, aprueba el Reglamento de aplicación de la Ley de 5 de octubre de 1940, de concesión de trolebuses.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1944, aclara el canon de urgencia y preferencia regulado por la Orden ministerial de 7 de enero de 1941.

Orden ministerial de 2 de junio de 1945, reservas de madera en aprovechamientos para traviesas.

Orden ministerial de 19 de agosto de 1945, competencias para autorizar las transferencias de vagones particulares.

Orden ministerial de 15 de octubre de 1945, billetes de mutilados ciegos.

Orden ministerial de 26 de octubre de 1945, modifica la Orden ministerial de 6 de septiembre de 1944 sobre inspección.

Orden ministerial de 15 de noviembre de 1945, dependencia y funciones de la Comisaría del Material Ferroviario.

Orden ministerial de 11 de enero de 1946, organización del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Orden ministerial de 12 de abril de 1946, normas sobre contratación, inspección y recepción de material; suprime la Delegación del Material Ferroviario.

Orden ministerial de 24 de abril de 1946, autoriza a los ferrocarriles explotados por el Estado a implantar la nomenclatura, clasificación de mercancías, cuadros de gastos accesorios y condiciones de aplicación de las tarifas de RENFE.

Orden ministerial de 27 de abril de 1946, normas generales técnicas de electrificación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 9 de junio de 1951, inspección.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 22 de diciembre de 1956, transporte en vagones abiertos.

Orden ministerial de 26 de junio de 1957, derecho de tanteo en las enajenaciones procedentes de levantes.

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

Orden ministerial de 10 de diciembre de 1957, plazo para el levante de un ferrocarril.

Orden ministerial de 24 de diciembre de 1958, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 19 de enero de 1959, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 26 de febrero de 1959, recargos por retraso en el pago del canon de coincidencia.

Orden ministerial de 6 de abril de 1959, exhibición de billetes; prórroga del viaje; sanciones.

Orden ministerial de 5 de junio de 1959, sanciones a los viajeros sin billete en ferrocarriles explotados por el Estado y de vía estrecha.

Orden ministerial de 15 de octubre de 1959, divisiones inspectoras e interventoras de los ferrocarriles de vía estrecha.

Orden ministerial de 18 de febrero de 1960, clasificación periódica de mercancías para su preferencia en el cargue.

Orden ministerial de 23 de marzo de 1960, sanción a viajeros sin billete en tranvías y trolebuses.

Orden ministerial de 28 de septiembre de 1960, Reglamento del Consejo Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera.

Orden ministerial de 8 de febrero de 1962, redondeo en el precio de los billetes de los tranvías.

Orden ministerial de 28 de mayo de 1963, mínima de percepción de viajeros sin billete, de prolongación de viaje o cambio de clase sin previo aviso.

Orden ministerial de 10 de abril de 1964, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 11 de abril de 1964, modifica el Reglamento de Ferrocarriles Explotados por el Estado.

Orden ministerial de 14 de abril de 1964, constituye una comisión especial en el seno del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 3 de julio de 1964, billetes sin derecho a asiento en RENFE.

Orden ministerial de 15 de julio de 1964, Reglamento de Régimen Interior del Consejo Superior de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 13 de abril de 1965, colaboración de los funcionarios de la Dirección General de Transportes Terrestres con la Delegación del Gobierno en RENFE.

Orden ministerial de 25 de octubre de 1972, percepción mínima en los casos de viajeros sin billete en los Ferrocarriles Metropolitanos de Madrid y 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 1930, sustitución del Presidente del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones en casos de vacante, ausencia o enfermedad.

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

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

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

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

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

A) Decretos y Reales Decretos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B) Órdenes 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.° (modificado por Orden ministerial de 30 de julio de 1966) y artículo 3.° 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 agosta de 1951 sobre servicios de transporte por carretera con Gibraltar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orden ministerial de 18 de enero de 1990 sobre reglas para la determinación del continente de autorizaciones de transporte de mercancías en vehículos peseros de ámbito nacional.

Orden ministerial de 31 de enero de 1990 por la que se constituye una comisión consultiva de la Dirección General de Transportes Terrestres.

Orden ministerial de 8 de febrero de 1990 por la que se desarrolla el Real Decreto 1689/1989, de 29 de diciembre, sobre compensación al transporte de mercancías con origen o destino en las islas Canarias.

Orden ministerial de 23 de febrero de 1990 por la que se establece un nuevo marco tarifado para los servicios públicos discrecionales de transporte de mercancías por carretera contratados en régimen de carga completa.

Orden ministerial de 23 de febrero de 1990, de revisión de tarifas de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de viajeros por carretera.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1990 por la que se modifican y complementan diversos aspectos del régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones de transporte de viajeros y mercancías.

Orden ministerial de 9 de marzo de 1990 por la que se establecen las normas relativas a la protección de los animales en el transporte internacional.

Orden ministerial de 15 de junio de 1990 sobre régimen tarifario de los servicios públicos de viajeros en vehículos de menos de 10 plazas incluido el conductor.

Orden ministerial de 20 de julio de 1990 sobre modificación de tarifas de los servicios públicas discrecionales regulares de uso especial de transporte de viajeros por carretera en vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor.

5. Quedan vigentes las siguientes normas reguladoras del transporte por ferrocarril:

A) Decretos y Reales Decretos:

Capítulos III, IV, V, VI, VII y VIII del Real Decreto de 8 de septiembre de 1878, Reglamento de Policía de Ferrocarriles.

Real Decreto de 24 de marzo de 1891, Reglamento de Transportes Militares por ferrocarril.

Real Decreto de 10 de mayo de 1901, cómputo del retraso de los trenes.

Real Decreto de 19 de abril de 1907, colocación del furgón.

Real Decreto de 22 de mayo de 1919, ferrocarriles portátiles.

Real Decreto de 6 de abril de 1927, viajeros en las plataformas.

Decreto de 21 de julio de 1933, prohíbe otorgar nuevas concesiones de tranvías y la ampliación de las existentes.

Decreto de 7 de julio de 1936, Reglamento Sanitario de Transportes.

Decreto de 26 de septiembre de 1941, almacenaje, derechos excepcionales.

Decreto de 4 de diciembre de 1941, extiende la aplicación del Decreto de 26 de septiembre de 1941 a las demás compañías concesionarias.

Decreto de 4 de diciembre de 1941, extiende la aplicación del Decreto de 26 de septiembre de 1941 a los ferrocarriles de vía estrecha explotados directamente por el Estado.

Artículos 27, 31 y 46 del Decreto de 17 de enero de 1947, Reglamento Orgánico de RENFE.

Decreto de 28 de enero de 1949, material empleado en la explotación de ferrocarriles.

Decreto de 23 de marzo de 1956, competencia exclusiva del MTTC en materia de pases y billetes reducidos.

Decreto 1067/1959, de 18 de junio, vagones particulares.

Decreto 1342/1959, de 23 de septiembre, explotación económica de los ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto 2037/1959, de 12 de noviembre, expropiación forzosa; se declaran de urgencia las obras para ferrocarriles.

Decreto 664/1960, de 7 de abril, autoriza a establecer tarifas especiales a los ferrocarriles de vía estrecha,

Decreto 298/1963, de 14 de febrero, Delegación Especial de Hacienda en RENFE.

Decreto 2170/1964, de 23 de julio, Estatuto de RENFE.

Decreto 690/1966, de 17 de marzo, guardería y conservación de tramos de líneas clausuradas pero no desmanteladas.

Decreto 1779/1967, de 22 de julio, pago a RENFE de transportes y servicios prestados al Estado.

Decreto 1083/1968, de 9 de mayo, transporte de correspondencia pública por ferrocarriles de vía estrecha.

Decreto 885/1971, de 26 de abril, límites máximos de variación de las tarifas de RENFE.

Decreto 584/1974, de 21 de febrero, Estatuto de FEVE.

Real Decreto 1620/1978, de 23 de junio, transporte de la correspondencia por RENFE.

Real Decreto 266/1980, de 8 de febrero, garantías de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en RENFE.

Real Decreto 495/1980, de 14 de marzo, garantía de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en el Metropolitano de Madrid.

Real Decreto 592/1981, de 27 de marzo, garantía de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en «Ferrocarriles Vascos».

Real Decreto 2296/1981, de 3 de agosto, señalización de estaciones en las Comunidades Autónomas.

Real Decreto 334/1982, de 12 de febrero, señalización de estaciones en las Comunidades Autónomas.

Real Decreto 359/1984, de 22 de febrero, garantía de prestación de servicios esenciales en situaciones de paro en FEVE.

Real Decreto 879/1989, de 2 de junio, por el que se aprueba el Reglamento Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (TPF).

Real Decreto 1480/1989, de 24 de noviembre, sobre realización de inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por RENFE.

Real Decreto 719/1990, de 1 de junio, sobre realización del inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por FEVE.

B) Órdenes ministeriales:

Real Orden de 18 de noviembre de 1862, bultos de mano que pueden llevar los viajeros.
Real Orden de 23 de febrero de 1863, circulación de trenes, normas sobre prevenciones.
Real Orden de 15 de abril de 1863, entrada y salida de trenes en las estaciones.
Real Orden de 23 de septiembre de 1863, accidentes ferroviarios; normas de actuación.
Real Orden de 15 de octubre de 1863, denominación de estaciones.
Real Orden de 13 de octubre de 1867, resolución de dudas sobre facturación de equipajes.
Real Orden de 26 de agosto de 1871, competencia de los Gobernadores civiles para reglamentar el acceso a los patios de las estaciones.
Real Orden de 8 de agosto de 1872, Reglamento General de Señales.
Real Orden de 5 de julio de 1881, avisos de llegada y retrasos de los trenes.
Real Orden de 7 de julio de 1881, colocación del furgón.
Real Orden de 14 de julio de 1881, Reglamento de Circulación por Vía Única.
Real Orden de 24 de octubre de 1881, autoriza la doble tracción.
Real Orden de 1 de febrero de 1887, normas generales de aplicación de tarifas.
Real Orden de 14 de mayo de 1887, interpreta y aclara la anterior.
Real Orden de 21 de noviembre de 1888, freno, campana de alarma y señales.
Real Orden de 1 de julio de 1890, normas sobre transporte combinado.
Real Orden de 29 de julio de 1891, aparatos de alarma.
Real Orden de 29 de febrero de 1892, prescripciones sobre frenos.
Real Orden de 29 de febrero de 1892, alteración de cruzamientos; complementa el Reglamento de Circulación por Vía Única.
Real Orden de 13 de mayo de 1892, aplica el Reglamento de Transportes Militares a la Guardia Civil.
Real Orden de 12 de septiembre de 1893, complementa el Reglamento de Transportes Militares.
Real Orden de 7 de noviembre de 1893, colocación de vehículos en la composición de los trenes.
Real Orden de 14 de julio de 1894, prohíbe el almacenaje de explosivos en las estaciones durante más de cuarenta y ocho horas.
Real Orden de 31 de agosto de 1896, complementa el Reglamento de Transportes Militares.
Real Orden de 14 de enero de 1897, pasos a nivel de servicio particular.
Real Orden de 8 de junio de 1900, causas justificativas de la negativa a transporte de materias explosivas
Real Orden de 26 de julio de 1900, señales de alarma y frenos de vacío.
Real Orden de 27 de agosto de 1900, aparatos de alarma.
Real Orden de 20 de enero de 1903, obligación de servicio combinado entre compañías de ferrocarriles.
Real Orden de 31 de marzo de 1903, aparatos de alarma.
Real Orden de 3 de agosto de 1905, utilización del libro de reclamaciones.
Real Orden de 27 de noviembre de 1906, calefacción en los trenes.
Real Orden de 16 de enero de 1907, merma en las mercancías transportadas.
Real Orden de 22 de septiembre de 1908, obligaciones del personal ferroviario en caso de accidente.
Real Orden de 12 de diciembre de 1911, complementa el Real Decreto de 24 de marzo de 1891 sobre transportes militares.
Real Orden de 8 de febrero de 1918, complementa el Real Decreto de 24 de marzo de 1891 sobre transportes militares.
Real Orden de 19 de julio de 1918, publicidad de las tarifas.
Real Orden de 12 de agosto de 1920, horario para recepción y llegada de géneros frescos.
Real Orden de 8 de octubre de 1921, almacenaje; derechos excepcionales.

Real Orden de 3 de meso de 1922, excepciones a la anterior.

Real Orden de 10 de octubre de 1923, normas de seguridad en los pasos a nivel.

Real Orden de 25 de febrero de 1928, nomenclatura y sistematización de tarifas especiales.

Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 7 de noviembre de 1932, horario de recepción y retirada de mercancías.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1933, subasta de objetos perdidos.

Orden ministerial de 18 de julio de 1934, complementa la Orden ministerial de 25 de octubre de 1929, anuncio de llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 19 de junio de 1935, itinerarios de cuadros de marcha.

Orden ministerial de 14 de julio de 1938, normas sobre transporte ferroviario de material militar.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1939, autoriza sobreplazo en el transporte.

Orden ministerial de 2 de diciembre de 1940, paralización del material; derechos excepcionales.

Orden ministerial de 9 de diciembre de 1940, itinerarios y horarios.

Orden ministerial de 28 de febrero de 1941, modifica la Real Orden de 19 de julio de 1918, publicidad de tarifas.

Orden ministerial de 31 de marzo de 1941, complementa la Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial de 13 de mayo de 1941, complementa la Real Orden de 25 de octubre de 1929, anuncio de la llegada de las mercancías.

Orden ministerial (Ministerio del Aire) de 13 de junio de 1941, transporte ferroviario de efectos del Ejército del Aire.

Orden ministerial de 24 de noviembre de 1941, derechos de paralización en casos de diferencia de repeso.

Orden ministerial de 9 de marzo de 1942, billetes de precio reducido para familias numerosas.

Orden ministerial de 18 de enero de 1945, definición y régimen de los contenedores.

Orden ministerial de 24 de junio de 1949, modifica la Orden ministerial de 2 de diciembre de 1940, paralización de material, derechos excepcionales.

Orden ministerial de 21 de septiembre de 1953, Reglamento de señales de RENFE.

Orden ministerial de 23 de marzo de 1954, tramitación de las solicitudes de ayuda a los ferrocarriles vía estrecha.

Orden ministerial de 2 de abril de 1955, suprime la obligatoriedad de las operaciones de carga y descarga en domingo.

Orden ministerial de 13 de junio de 1955, suprime los derechos de almacenaje y paralización en domingo.

Orden ministerial de 16 de junio de 1955, restablece la facturación de expedientes a la orden y al portador.

Orden ministerial de 22 de julio de 1958, modifica las tarifas de RENFE, establece el mínimo de recorrido y la tasa de expedición.

Orden ministerial de 9 de agosto de 1958, plazos de expedición, transporte, tramitación, entrega de las mercancías.

Orden ministerial de 27 de mayo de 1959, publicada mediante Resolución de 22 de julio 1959, por la que se aprueba la reglamentación de vagones particulares.

Orden ministerial de 15 de julio de 1960, complementa la Orden ministerial de 22 de julio de 1958, en materia de kilómetros y recorrido mínimo.

Orden ministerial de 17 de julio de 1961, suprime los almacenajes y paralizaciones en días festivos entre semana.

Orden ministerial de 7 de diciembre de 1961, subasta y venta de expediciones no retiradas por sus consignatarios.

Orden ministerial de 28 de diciembre de 1962, atribuye a RENFE los fondos procedentes de recargos y paralizaciones y de la recaudación por billetes de andén.

Orden ministerial de 30 de diciembre de 1967, uso de semibarreras automáticas en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 26 de marzo de 1969, procedimiento para la enajenación de bienes inmuebles de RENFE.

Orden ministerial de 27 de enero de 1972, uso de dobles semibarreras en los pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de noviembre de 1973, normas para la venta de suplementos de cama.

Orden ministerial de 17 de julio de 1981, asesoramiento en la decoración de estaciones del Consejo Asesor de Artes Plásticas.

Orden ministerial de 3 de mayo de 1982, señalización de pasos a nivel.

Orden ministerial de 20 de julio de 1990 por la que se autoriza la modificación de tarifas en los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).

Disposición final única. *Habilitación normativa.*

Se faculta a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para modificar, mediante orden ministerial, el porcentaje de penalización aplicable a las preguntas y supuestos prácticos resueltos erróneamente en la corrección de los exámenes de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera.

ANEXO I

Infracciones administrativas cuya comisión afecta al cumplimiento del requisito de honorabilidad

A. Infracciones administrativas cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de honorabilidad

1. La realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación, tipificada en los artículos 140.1 de la LOTT y 197.1 de este Reglamento y en los apartados 1 del grupo 10 y 1 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

2. La contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte sin ser previamente titular de autorización de transporte o de operador de transporte de mercancías, tipificada en los artículos 140.2 de la LOTT y 197.3 de este Reglamento.

3. El arrendamiento de un vehículo cuando vaya acompañado por la prestación de servicios de conducción o cualquier otra forma de cesión del uso de un vehículo cuyo titular preste servicios de conducción al cesionario, tipificada en los artículos 140.3 de la LOTT y 197.4 de este Reglamento.

4. La cesión, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas, tipificada en los artículos 140.4 de la LOTT y 197.5 de este Reglamento.

5. La organización o establecimiento de un transporte regular de viajeros de uso general sin haber sido contratado por la Administración competente para gestionar un servicio público de esas características, con independencia de que los medios utilizados sean propios o ajenos, tipificada en los artículos 140.5 de la LOTT y 197.6 de este Reglamento.

6. La venta individualizada de las plazas de un transporte de viajeros, así como la prestación o venta de servicios integrados en una serie de expediciones que atiendan, de forma reiterada, tráficos preestablecidos, cuando no se posea otra habilitación que la autorización de transporte regulada en el artículo 42 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.6 de dicha Ley y 197.7 de este Reglamento.

7. La falsificación de alguno de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en la LOTT y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo o de alguno de los datos que deban constar en aquellos, tipificada en los artículos 140.7 de la citada Ley y 197.8 de este Reglamento.

8. El falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cualquier título, certificación o documento que haya de ser expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquellos, tipificada en los artículos 140.8 de la LOTT y 197.9 de este Reglamento.

9. El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos, incluida la falsificación, disimulación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados en la memoria del tacógrafo o de la tarjeta de conductor, tipificada en los artículos 140.9 de la LOTT y 197.10 de este Reglamento y en el apartado 10 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

10. La manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones, tipificada en los artículos 140.10 de la LOTT y 197.11 de este Reglamento y en los apartados 9 del grupo 2 y 4 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

11. El falseamiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de la exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.11 de dicha Ley y 197.12 de este Reglamento.

12. La interrupción de los servicios señalados en el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, sin que medie consentimiento de la Administración ni otra causa que lo justifique, en los términos previstos en el artículo 90.2 de este Reglamento, tipificada en los artículos 140.14 de la LOTT y 197.15 de este Reglamento.

13. Transportar mercancías peligrosas por carretera cuando no esté permitido hacerlo, tipificada en los artículos 140.15.6 de la LOTT y 197.16.6 de este Reglamento y en el apartado 1 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

14. Utilizar para el transporte de mercancías peligrosas vehículos o depósitos distintos a los prescritos en las normas que regulen el transporte de las mercancías de que se trate o que carezcan de aprobación, tipificada en los artículos 140.15.7 de la LOTT y 197.16.7 de este Reglamento y en el apartado 2 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

15. No identificar el transporte de mercancías peligrosas en el exterior del vehículo, tipificada en los artículos 140.15.11 de la LOTT y 197.16.11 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

16. Utilizar en el transporte de mercancías peligrosas envases o embalajes no autorizados por las normas que resulten de aplicación para el transporte de la mercancía de que se trate, tipificada en los artículos 140.15.18 de la LOTT y 197.16.18 de este Reglamento.

17. La realización de actividades de transporte público o la intermediación en su contratación, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos para la obtención y mantenimiento de la autorización que, en su caso, resulte preceptiva, excepto en aquellos supuestos en que los requisitos incumplidos sean los señalados en el artículo 43.1.f) de la LOTT, tipificada en los artículos 140.16 de dicha Ley y 197.17 de este Reglamento.

18. La contratación de servicios de transporte por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte con transportistas u operadores de transporte de mercancías no autorizados, tipificada en los artículos 140.17 de la LOTT y 197.18 de este Reglamento.

19. **(Sin contenido)**

20. La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, tipificada en los artículos 140.20 de la LOTT y 197.21 de este Reglamento y en el apartado 1 del grupo 2 y el apartado 1 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

21. No llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, utilizar una tarjeta falsificada, utilizar una tarjeta de la que el conductor no sea titular, u obtenida con declaraciones o documentos falsos, tipificada en los artículos 140.22 de la LOTT y 197.24 de este Reglamento y en los apartados 4, 5 y 6 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

22. El exceso igual o superior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 25 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizadas el vehículo de que se trate, tipificada en los artículos 140.23 de la LOTT y 197.26 de este Reglamento.

23. El exceso igual o superior al cincuenta por ciento en los tiempos de conducción diaria sin hacer una pausa o descanso de cuatro horas y media como mínimo, tipificada en los

artículos 140.37.1 de la LOTT y 197.42.1 de este Reglamento y en los apartados 4 y 7 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

24. El exceso igual o superior al veinticinco por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal, tipificada en los artículos 140.37.2 de la LOTT y 197.42.2 de este Reglamento y en los apartados 10 y 13 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

25. Utilización de un vehículo que no haya superado la inspección técnica que, en su caso, resulte obligatoria, tipificada en el artículo 76.o) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y en el apartado 1 del grupo 5 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

26. Falta de mantenimiento de las condiciones de seguridad del vehículo utilizado cuando ello provoque deficiencias muy graves en el dispositivo de frenado, el sistema de dirección, las ruedas y neumáticos, la suspensión o el chasis o en otros equipos que podrían crear un riesgo inmediato para la seguridad vial que motivaría una decisión de inmovilizar el vehículo, tipificada en el artículo 77.ll) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 2 del grupo 5 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

27. Conducir un vehículo de transporte de viajeros o mercancías sin estar en posesión del permiso de conducción adecuado, tipificada en el artículo 77.k) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 1 del grupo 8 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

B. Infracciones administrativas que afectan al factor “I” del IRI

1. La realización de un transporte internacional o de cabotaje sin llevar a bordo la correspondiente licencia comunitaria o una copia auténtica de esta, cuando no deba ser calificada conforme al artículo 140.1, tipificada en el artículo 197.2 de este Reglamento y en el apartado 2 del grupo 10 y el apartado 2 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

2. La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo, tipificada en los artículos 140.12 de la LOTT y 197.13 de este Reglamento y en el apartado 20 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

3. En el transporte de mercancías peligrosas, utilizar bultos, vehículos, contenedores o cualquier otro recipiente o depósito que presenten fugas, tipificada en los artículos 140.15.2 y 140.15.18 de la LOTT y 197.16.2 de este Reglamento y en el apartado 4 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

4. En el transporte de mercancías peligrosas, carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente, donde se acredite que responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, así como llevar dicho certificado caducado o llevar uno distinto al exigido para la mercancía transportada, tipificada en los artículos 140.15.3 de la LOTT y 197.16.3 de este Reglamento y en el apartado 6 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

5. En el transporte de mercancías peligrosas, no llevar a bordo del vehículo una carta de porte que cubra todas las mercancías transportadas, o llevarlas sin consignar cuáles son estas, incluyendo la falta de información sobre las mercancías que impida determinar la gravedad de la infracción, tipificada en los artículos 140.15.8 de la LOTT y 197.16.8 de este Reglamento y en el apartado 11 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

6. En el transporte de mercancías peligrosas, incumplir la prohibición de fumar específicamente señalada en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas, tipificada en los artículos 140.15.10 de la LOTT y 197.16.10 de este Reglamento y en el apartado 14 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

7. En el transporte de mercancías peligrosas, utilizar fuego o luces no protegidas, así como aparatos de alumbrado portátiles, con superficies capaces de producir chispas,

tipificada en los artículos 140.15.12 de la LOTT y 197.16.12 de este Reglamento y en el apartado 13 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

8. En el transporte de mercancías peligrosas, incumplir las normas sobre el grado de llenado o sobre la limitación de las cantidades a transportar por unidad de transporte, tipificada en los artículos 140.15.14 de la LOTT y 197.16.14 de este Reglamento y en el apartado 10 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

9. En el transporte de mercancías peligrosas, incumplir las prohibiciones de cargamento en común de bultos o las normas sobre sujeción o estiba de la carga, tipificada en los artículos 140.15.17 de la LOTT y 197.16.17 de este Reglamento y en los apartados 8 y 9 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

10. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar mercancías a granel en un contenedor, vehículo o depósito que no sea estructuralmente adecuado, tipificada en el artículo 197.16.20 de este Reglamento y en el apartado 5 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

11. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar mercancías en un vehículo que haya dejado de cumplir las normas de homologación creando un peligro inmediato, tipificada en el artículo 197.16.21 de este Reglamento y en el apartado 7 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

12. Llevar instalado en el vehículo un dispositivo limitador de velocidad que no sea conforme a las prescripciones técnicas aplicables, tipificada en el artículo 197.22 de este Reglamento y en el apartado 2 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

12 bis La realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor, tipificada en el artículo 140.18 de la LOTT y en el apartado 1 del grupo 7 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

13. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa, tipificada en los artículos 140.21 de la LOTT y 197.23 de este Reglamento y en los apartados 11 y 12 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

14. La posesión o utilización por un conductor de más de una tarjeta de conductor a su nombre, tipificada en el artículo 197.25 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

15. La utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados, tipificada en los artículos 140.24 de la LOTT y 197.28 de este Reglamento y en el apartado 16 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

16. La utilización incorrecta de las hojas de registro o la tarjeta del conductor, la retirada no autorizada de dichas hojas o tarjeta cuando ello incida en el registro de datos, así como la utilización de una misma hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período de tiempo superior al que corresponda, cuando ello dé lugar a una pérdida de datos o a una superposición de registros que impida su lectura, tipificada en los artículos 140.25 de la LOTT y 197.29 de este Reglamento y en los apartados 13, 14 y 15 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

17. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo, tipificada en los artículos 140.26 de la LOTT y 197.30 de este Reglamento y en el apartado 19 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

18. El incumplimiento de la obligación de efectuar registros manuales, incluyendo la falta de consignación por el conductor de toda la información necesaria no registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo, tipificada en el artículo 197.31 de este Reglamento y en los apartados 17 y 26 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

19. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el artículo 140.10 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.33 de dicha Ley y 197.38 de este Reglamento y en el apartado 8 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

20. La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido inspeccionado o reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos, salvo que deba calificarse según lo dispuesto en el artículo 140.20 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.34 de dicha Ley y 197.39 de este Reglamento y en los apartados 2, 7 y 25 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

21. La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando, tipificada en los artículos 140.35 de la LOTT y 197.40 de este Reglamento y en los apartados 21, 22, 23 y 24 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

22. El exceso igual o superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el artículo 140.37.1 de la LOTT, tipificada en los artículos 140.37.3 de dicha Ley y 197.42.3 de este Reglamento y en los apartados 3 y 6 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

23. La conducción durante seis o más horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas, tipificada en los artículos 140.37.4 de la LOTT y 197.42.4 de este Reglamento y en el apartado 15 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

24. La disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo, tipificada en los artículos 140.37.5 de la LOTT y 197.42.5 de este Reglamento y en los apartados 17, 19, 21 y 23 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

25. La disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro, tipificada en los artículos 140.37.6 de la LOTT y 197.42.6 de este Reglamento y en los apartados 25 y 27 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

26. La conducción de sesenta y cinco o más horas, sin superar las setenta, en los tiempos máximos de conducción semanal o la conducción de ciento cinco o más horas, sin superar las ciento doce y media, en los tiempos máximos de conducción bisemanal, tipificada en el artículo 197.42.7 de este Reglamento y en los apartados 9 y 12 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

27. El inicio del descanso semanal superando seis períodos consecutivos de veinticuatro horas después de un período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a doce horas, tipificada en el artículo 197.42.8 de este Reglamento y en el apartado 28 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

28. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, iniciar el descanso semanal superando doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea igual o superior a doce horas, tipificada en el artículo 197.42.9 de este Reglamento y en el apartado 29 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

29. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, realizar doce períodos consecutivos de veinticuatro horas sin llevar a cabo un descanso semanal de al menos sesenta y cinco horas, tipificada en el artículo 197.42.10 de este Reglamento y en el apartado 30 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

30. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, la realización de un período de conducción igual o superior a cuatro horas y media, entre las 22 y las 6 horas, si el vehículo no cuenta con varios conductores, tipificada en el artículo 197.42.11 de este Reglamento y en el apartado 31 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

31. El exceso igual o superior al 10 e inferior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate, tipificada en el artículo 197.44 de este Reglamento y en los apartados 2 y 5 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

32. La realización de transportes públicos o privados utilizando para la conducción del vehículo los servicios de una persona que requiera el certificado de conductor de tercer país careciendo de este o incumpliendo alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición, tipificada en el artículo 197.45 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 10 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

33. La realización de servicios regulares internacionales de pasajeros sin disponer de la correspondiente autorización válida, tipificada en el artículo 197.46 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

34. Conducir un vehículo que transporte mercancías peligrosas careciendo de la autorización especial que habilita para hacerlo, tipificada en el artículo 77.k) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 12 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

35. El exceso igual o superior al 20 por ciento de la longitud máxima admisible del vehículo utilizado, tipificada en el artículo 77.ll) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 8 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

36. El exceso igual o superior a 3,10 metros de la anchura máxima admisible del vehículo utilizado, tipificada en el artículo 77.ll) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 10 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

37. Transportar animales sin que las separaciones sean suficientemente resistentes como para soportar el peso de aquellos, tipificada en el artículo 14 de la Ley 32/2007, de 7 de noviembre, para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 1 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

38. Salario vinculado a la distancia recorrida o al volumen de mercancías transportado, tipificada en el apartado 32 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

39. Organización del trabajo del conductor inapropiada o inexistente, instrucciones dadas al conductor para permitirle cumplir la legislación inapropiadas o inexistentes, tipificada en el apartado 33 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

40. Superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 48 horas, si ya se han agotado las posibilidades de ampliarlo a 60 horas, siendo el exceso superior o igual a 60 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 2 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

41. Superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 60 horas si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, siendo el exceso igual o superior a 70 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 4 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

42. Pausa obligatoria insuficiente de duración igual o inferior a 10 minutos cuando se trabaja durante un período comprendido entre 6 y 9 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 6 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

43. Pausa obligatoria insuficiente de duración igual o inferior a 20 minutos cuando se trabaja durante un período de más de 9 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 8 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

44. Tiempo de trabajo diario, igual o superior a 13 horas, por cada período de 24 horas cuando se efectúe trabajo nocturno si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2002/15/CE, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 10 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

45. Empresario que falsifica registros del tiempo de trabajo o que se niega a proporcionarlos al agente encargado del control, tipificada en el artículo 6.4 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real

Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 11 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

46. Conductores por cuenta ajena o autónomos que falsifican registros del tiempo de trabajo o que se niegan a proporcionarlos al agente encargado del control, tipificada en el apartado 12 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

C. Infracciones administrativas que afectan al factor "i" del IRI

1. La disminución del descanso diario normal en más de una hora y media o del reducido o fraccionado en más de una hora, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en los artículos 140.37.5 de la LOTT y 197.42.5 de este Reglamento, tipificada en los artículos 141.24.4 de la LOTT y 198.28.4 de este Reglamento y en los apartados 16, 18, 20 y 22 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

2. El exceso igual o superior al 5 e inferior al 10 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 5 e inferior al 15 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate, tipificada en el artículo 198.2 de este Reglamento y en los apartados 1 y 4 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

3. En el transporte de mercancías peligrosas, no llevar a bordo las instrucciones escritas que resulten exigibles, tipificada en los artículos 141.5.1 de la LOTT y 198.6.1 de este Reglamento y en el apartado 24 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

4. En el transporte de mercancías peligrosas, incumplir lo dispuesto en las normas de aplicación o en las correspondientes instrucciones escritas acerca del equipamiento del vehículo o de los miembros de la tripulación, tipificada en los artículos 141.5.2 de la LOTT y 198.6.2 de este Reglamento y en el apartado 19 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

5. En el transporte de mercancías peligrosas, carecer de los extintores o cualesquiera otros medios de extinción de incendios que resulten obligatorios en función del vehículo o la carga transportada, o disponer de unos cuya correcta utilización no esté garantizada, tipificada en los artículos 141.5.3 de la LOTT y 198.6.3 de este Reglamento y en el apartado 18 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

6. En el transporte de mercancías peligrosas, utilizar bultos o cisternas que no estén correctamente cerrados, incluso cuando estos últimos se encuentren vacíos si no han sido previamente limpiados, tipificada en los artículos 141.5.6 de la LOTT y 198.6.6 de este Reglamento y en el apartado 22 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

7. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar bultos de mercancía en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado, tipificada en los artículos 141.5.7 de la LOTT y 198.6.7 de este Reglamento y en el apartado 21 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

8. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar bultos utilizando embalajes, grandes recipientes para granel y grandes embalajes deteriorados o transportar embalajes vacíos sucios o deteriorados, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.15.18, tipificada en los artículos 141.5.10 de la LOTT y 198.6.10 de este Reglamento y en el apartado 20 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

9. En el transporte de mercancías peligrosas, utilizar etiquetas, marcas o rótulos incorrectos en el vehículo o el contenedor, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.15.15, tipificada en los artículos 141.5.12 de la LOTT y 198.6.12 de este Reglamento y en el apartado 23 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

10. En el transporte de mercancías peligrosas, transportar mercancías en un vehículo que haya dejado de cumplir las normas de homologación cuando no cree un peligro inmediato, tipificada en el artículo 198.6.20 de este Reglamento y en el apartado 17 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

11. La realización de paradas en el curso de un transporte regular internacional de viajeros que no se correspondan con las señaladas en la autorización en que se ampara, tipificada en los artículos 141.6 de la LOTT y 198.7 de este Reglamento y en el apartado 5 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

12. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo el certificado de conductor de tercer país o una copia auténtica válida del mismo, tipificada en los artículos 141.9 de la LOTT y 198.10 de este Reglamento y en el apartado 4 del grupo 10 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

13. La realización de servicios regulares internacionales de pasajeros sin llevar a bordo la correspondiente autorización, existiendo ésta, cuando no deba ser calificada de conformidad con el artículo 140.1 de la LOTT, tipificada en el artículo 198.11 de este Reglamento y en el apartado 4 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

14. La realización de transportes públicos o privados sin que el conductor del vehículo lleve consigo su tarjeta de cualificación CAP o, en su caso, el permiso de conducción con la marca de acuerdo con la legislación nacional de su país de residencia, cuando no deba ser calificada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.18 de la LOTT, tipificada en el artículo 198.12 de este Reglamento y en el apartado 2 del grupo 7 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

15. La utilización de un dispositivo de limitación de velocidad cuya instalación no haya sido realizada por un taller autorizado, tipificada en el artículo 198.17 de este Reglamento y en el apartado 3 del grupo 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

16. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, tipificada en los artículos 141.17 de la LOTT y 198.21 de este Reglamento y en el apartado 6 del grupo 11 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

17. El exceso igual o superior a sesenta horas, sin superar sesenta y cinco, en el tiempo máximo de conducción semanal, o el exceso igual o superior a cien horas, sin superar ciento cinco, en el tiempo máximo de conducción bisemanal, tipificadas en el artículo 141.24.1 de la LOTT y 198.28.1 de este Reglamento y en los apartados 8 y 11 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

18. El exceso igual o superior a una hora e inferior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, tipificada en los artículos 141.24.2 de la LOTT y 198.28.2 de este Reglamento y en los apartados 2 y 5 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

19. La conducción durante cinco o más horas, sin alcanzar las seis, sin respetar las pausas reglamentariamente establecidas, tipificada en los artículos 141.24.3 de la LOTT y 198.28.3 de este Reglamento y en el apartado 14 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

20. La disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos, tipificada en los artículos 141.24.5 de la LOTT y 198.28.5 de este Reglamento y en los apartados 24 y 26 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

21. Iniciar el descanso semanal superando seis períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea superior a tres horas e inferior a doce, tipificada en el artículo 198.28.6 de este Reglamento y en el apartado 28 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

22. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, iniciar el descanso semanal superando doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después del período de descanso semanal anterior, cuando el exceso sea superior a tres horas, pero no a doce, tipificada en el artículo 198.28.7 de este Reglamento y en el apartado 29 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

23. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, realizar doce períodos consecutivos de veinticuatro horas llevando a cabo un descanso semanal igual o inferior a sesenta y siete, aunque no a sesenta y cinco, horas continuadas, tipificada en el artículo 198.28.8 de este Reglamento y en el apartado 30 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

24. En un único transporte internacional discrecional de viajeros, la realización de un período de conducción superior a tres e inferior a cuatro horas y media, entre las 22 y las 6 horas, si el vehículo no cuenta con varios conductores, tipificada en el artículo 198.28.9 de este Reglamento y en el apartado 31 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

25. En los supuestos de conducción en equipo, utilizar la hoja de registro incorrecta o introducir la tarjeta de conductor en la ranura incorrecta, tipificada en el artículo 198.29 de este Reglamento y en el apartado 18 del grupo 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

26. El exceso igual o superior al 2 por ciento pero inferior al 20 por ciento de la longitud máxima admisible del vehículo utilizado, tipificada en el artículo 76.o) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 7 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

27. El exceso igual o superior a 2,65 metros pero inferior a 3,10 metros de la anchura máxima admisible del vehículo utilizado, tipificada en el artículo 76.o) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 9 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

28. La utilización de un permiso de conducción dañado o ilegible o que no se ajuste al modelo común, tipificada en el artículo 75.c) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 2 del grupo 8 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

29. Aparcar inadecuadamente o sin vigilancia un vehículo que transporte mercancías peligrosas, tipificada en el artículo 76.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 15 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

30. Transportar mercancías peligrosas utilizando una unidad de transporte que comprenda más de un remolque o semirremolque, que no cumpla con las condiciones establecidas en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) y el resto de la normativa internacional dictada para su aplicación, tipificada en el artículo 77.ll) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y en el apartado 16 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

31. La utilización en el transporte de animales de rampas de carga y descarga con superficies resbaladizas, con falta de protecciones laterales o demasiado pronunciadas, tipificada en el artículo 14 de la Ley para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 2 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

32. La utilización en el transporte de animales de plataformas elevadoras o pisos superiores que no cuenten con barreras de seguridad para impedir que los animales se caigan o escapen durante las operaciones de carga y descarga, tipificada en el artículo 14 de la Ley para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 3 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

33. Transportar animales utilizando medios no aprobados para la realización de viajes largos o no aprobados para el tipo de animales transportados, tipificada en el artículo 14 de la Ley para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 4 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

34. Transportar animales sin la documentación requerida válida, sin el cuaderno de a bordo, sin la autorización del transportista o sin el certificado de competencia, tipificada en el artículo 14 de la Ley para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, y en el apartado 5 del grupo 12 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

35. El incumplimiento de la edad mínima de los cobradores, tipificada en el artículo 8.4 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 1 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

36. La superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 48 horas, si ya se han agotado las posibilidades de ampliarlo a 60 horas, siendo el exceso superior o igual a 56 horas e inferior a 60 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 1 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

37. La superación del tiempo de trabajo semanal máximo de 60 horas si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 8, siendo el exceso igual o superior a 65 horas e inferior a 70 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo

5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 3 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

38. La realización de una pausa obligatoria insuficiente de más de 10 minutos, pero igual o inferior a 20 minutos, cuando se trabaja durante un período comprendido entre 6 y 9 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 5 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

39. La realización de una pausa obligatoria insuficiente de más 20 minutos pero igual o inferior a 30 minutos, cuando se trabaja durante un período de más de 9 horas, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 7 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

40. Tiempo de trabajo diario igual o superior a 11 horas pero inferior a 13 horas, por cada período de 24 horas cuando se efectúe trabajo nocturno si no se ha concedido una excepción con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2002/15/CE, tipificada en el artículo 7.5 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, y en el apartado 9 del grupo 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.

ANEXO II

Régimen de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera

1. Obtención del certificado de competencia profesional

1.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 8.7 del Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, el órgano competente de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114.1 de este Reglamento expedirá el certificado de competencia profesional para el transporte por carretera, tanto en la modalidad de viajeros como de mercancías, a favor de las personas que estén en posesión del título de Formación Profesional de Técnico Superior en Transporte y Logística, establecido por el Real Decreto 1572/2011, de 4 de noviembre.

1.2 Las personas que no cumplan lo dispuesto en el apartado anterior, solo podrán obtener el certificado de competencia profesional para el transporte por carretera, de viajeros o de mercancías, previa superación de un examen que se regirá por lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, con las concreciones señaladas en este anexo.

1.3 No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, el Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento podrá eximir de la realización del examen para la obtención del certificado a los titulares de una determinada titulación universitaria o de formación profesional superior cuya obtención implique haberse examinado de todas las materias que integran el programa contenido en el anexo I del citado Reglamento (CE) 1071/2009.

2. Competencia para la realización de exámenes

La realización de los exámenes a que hace referencia el apartado 1.2 corresponderá a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento o, en sus respectivos territorios, al órgano competente de las Comunidades Autónomas a las que dicha competencia les haya sido delegada por el Estado.

3. Tribunal de revisión de exámenes

El órgano competente para la realización de los exámenes designará un Tribunal de revisión de exámenes, cuya función será resolver las reclamaciones que, en su caso, sean formuladas por un aspirante a la obtención del certificado en relación con el contenido o la calificación de alguna de las preguntas o supuestos prácticos que se le hubiesen planteado en el examen.

Dicho Tribunal estará formado por cinco miembros: el presidente, tres vocales y el secretario, que actuará con voz y voto, pudiendo designarse miembros suplentes de los anteriores.

Al menos el Presidente y otros dos miembros del Tribunal deberán ser funcionarios públicos que posean titulación superior y estén especializados en las materias sobre las que versan los exámenes.

4. Requisitos para concurrir al examen

4.1 En aplicación de lo dispuesto en el artículo 8.1 del Reglamento (CE) 1071/2009, únicamente podrán concurrir al examen las personas que acrediten hallarse previamente en posesión de alguno de los siguientes títulos de formación:

Título de Bachiller o equivalente.

Título de Técnico, acreditativo de haber superado las enseñanzas de una formación profesional de grado medio, sea cual fuere la profesión a que se encuentre referido.

Título de Técnico Superior, acreditativo de haber superado las enseñanzas de una formación profesional de grado superior, sea cual fuere la profesión a que se encuentre referido.

Cualquier título acreditativo de haber superado unas enseñanzas universitarias de grado o postgrado.

4.2 Se aplicarán idénticas reglas a las establecidas en el artículo 8.2 del Reglamento (CE) 1071/2009 para determinar la Comunidad Autónoma en que el aspirante a la obtención del certificado deberá examinarse.

5. Programa del examen

El programa del examen para la obtención del certificado de competencia profesional estará integrado por la lista de materias señaladas al efecto en el anexo I del Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

6. Forma del examen

6.1 El examen tendrá únicamente forma escrita y se realizará utilizando exclusivamente los medios electrónicos que el órgano competente facilite al examinando.

6.2 El examen deberá realizarse utilizando la aplicación informática y el banco de preguntas y casos prácticos elaborados específicamente para ello, cuyo diseño y mantenimiento corresponderá a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

7. Contenido y duración del examen

7.1 El examen constará de dos pruebas:

La primera prueba consistirá en contestar a 200 preguntas, cada una de las cuales contará con cuatro respuestas alternativas, sobre las materias que integran el programa.

La segunda prueba consistirá en resolver cuatro supuestos prácticos que requieran aplicar el conocimiento de las materias que integran el programa a casos concretos. A tal efecto, el aspirante, tras realizar los cálculos y valoraciones precisos, deberá elegir entre ocho respuestas alternativas en cada uno de los supuestos.

7.2 El tiempo para la realización de cada una de las pruebas de que consta el examen será de dos horas.

8. Criterios de corrección

La prueba de preguntas concretas tendrá una puntuación máxima de 200 puntos. Cada pregunta correctamente respondida puntuará 1 punto y cada respuesta errónea se penalizará descontando un tercio del valor de una respuesta correcta.

La prueba de supuestos prácticos tendrá igualmente una puntuación máxima de 200 puntos. Cada supuesto correctamente resuelto puntuará 50 puntos y cada supuesto erróneo se penalizará descontando un tercio del valor de un supuesto correcto.

Para aprobar el examen deberá obtenerse una puntuación no inferior al 50 por ciento de los puntos posibles en cada una de las dos partes, debiendo obtenerse un mínimo del 60 por ciento del total de puntos atribuibles para el conjunto de las dos pruebas.

9. Mecánica del examen

9.1 Cuando un aspirante a la obtención del certificado solicite realizar el examen, el órgano competente lo convocará, señalándole un día y hora determinados, para que lo realice.

9.2 Cuando el examinando inicie el examen, la aplicación seleccionará aleatoriamente 200 preguntas del banco integrado en la aplicación.

9.3 El examinando responderá las preguntas mediante la aplicación, pudiendo dar por terminada la prueba en el momento que estime conveniente.

Si el examinando no hubiera dado por concluida la prueba con anterioridad, la aplicación la dará por terminada automáticamente en el momento en que hayan transcurrido dos horas desde que aquel inició el examen.

9.4 Tan pronto como el examinando dé por terminada la prueba anterior o, en su caso, sea la propia aplicación la que la finalice, esta generará la segunda prueba, seleccionando, asimismo de forma aleatoria, cuatro supuestos prácticos del banco integrado en la aplicación.

9.5 Como en el caso de las preguntas, el examinando resolverá los supuestos prácticos mediante la aplicación, señalando la contestación que estime adecuada.

El examinando podrá dar por concluida esta segunda prueba cuando estime conveniente y, en cualquier caso, la aplicación la dará por terminada automáticamente en el momento en que hayan transcurrido dos horas desde que aquel inició la prueba.

9.6 Concluida la segunda prueba, la aplicación calificará automáticamente el examen y el examinando podrá obtener una copia impresa tanto del examen como de la calificación obtenida.

9.7 Cuando un examinando obtenga la calificación necesaria para aprobar, quedará automáticamente inscrito en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte como persona que ha acreditado su competencia para el transporte en la modalidad que corresponda.

9.8 La aplicación de gestión de los exámenes contará con un archivo histórico en el que se guarden todos los exámenes realizados en los últimos cinco años y su calificación.

10. Revisión de exámenes

10.1 Cuando un examinando estime que una de las preguntas o supuestos prácticos que integraban su examen era erróneo o le ha sido mal calificado por la aplicación, podrá formular la correspondiente reclamación ante el Tribunal de revisión de exámenes nombrado al efecto por el órgano competente.

10.2 Cuando el Tribunal de revisión de exámenes estime necesario anular esa pregunta o supuesto práctico por ser erróneo o encontrarse mal planteado, procederá a recalificar el examen.

Cuando se anule una pregunta, la calificación necesaria para superar esa prueba se reducirá en 0,50 puntos y la necesaria para aprobar el examen también en 0,50.

Cuando se anule un supuesto práctico, la calificación necesaria para superar esa prueba se reducirá en 25 puntos y la necesaria para aprobar el examen también en 25.

10.3 Contra la resolución del Tribunal de revisión de exámenes, el examinando podrá interponer recurso ante el órgano que lo nombró.

10.4 Cuando la anulación de una pregunta o supuesto práctico dé lugar a que un examinando apruebe el examen, el órgano competente para la realización del examen dictará resolución expresa y la comunicará a la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que lleve a cabo la correspondiente inscripción.

10.5 Siempre que una pregunta o un supuesto práctico de un examen sean anulados, ya sea por el Tribunal de revisión de exámenes o en vía de recurso, deberá notificarse a la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte a fin de que realice la oportuna revisión del banco de preguntas integrado en la aplicación.

§ 12

Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 214, de 5 de septiembre de 2012
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2012-11324

La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías ha afectado notablemente al contenido de las Condiciones Generales de Contratación del transporte de mercancías por carretera actualmente vigentes, aprobadas por Orden del Ministerio de Fomento de 25 de abril de 1997.

La disposición derogatoria única de la citada ley, aunque declara vigentes dichas condiciones en cuanto no resulten contrarias a sus propios preceptos, señala que deberán, no obstante, adaptarse, al objeto de alcanzar una coherencia plena entre los contenidos de ambas normas.

A tal efecto, la disposición final tercera de la ley faculta al Ministro de Fomento para aprobar unas nuevas condiciones generales. En idéntico sentido, ya el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, habilitaba, en su artículo 13, al Ministro para aprobar tales condiciones generales, oídos el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones representativas de los usuarios del transporte de mercancías por carretera.

De acuerdo con estos preceptos, estas condiciones serán aplicables de forma subsidiaria a lo que libremente pacten las partes en los correspondientes contratos, contribuyendo así a la clarificación de las relaciones mercantiles entre cargadores y transportistas.

Para facilitar una comprensión armonizada del conjunto de reglas que definen los derechos y obligaciones de los contratantes de transportes por carretera, se ha optado por reproducir una buena parte de los preceptos de la Ley del Contrato, desarrollando aquellas cuestiones que así lo requerían, entre las que cabe destacar la inclusión de la fórmula de revisión de precios por variaciones del precio del gasóleo o la fijación de determinados plazos y horarios para el cumplimiento de las obligaciones recíprocas. De esta manera se pretende incluir en un solo documento todas las normas que afectan a los derechos, las obligaciones y las responsabilidades de las partes en los contratos de transporte de mercancías por carretera.

Durante la tramitación se han tenido en cuenta los informes emitidos por el Comité Nacional del Transporte por Carretera, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y las asociaciones más representativas de los cargadores y usuarios del transporte de mercancías por carretera.

En su virtud, de conformidad con la disposición final tercera de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías y el artículo 13 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y de acuerdo con el Consejo de Estado dispongo:

Artículo 1. *Aprobación de las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.*

De acuerdo con lo que se establece en la disposición final tercera de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (en adelante Ley del contrato) y en el artículo 13 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera incluidas como anexo de esta orden.

Las referidas condiciones de contratación serán de aplicación, con carácter general, en la contratación de cualquier clase de servicios de transporte de mercancías por carretera, sean cuales fueren sus características concretas o las de la mercancía transportada, salvo que se disponga otra cosa en unas condiciones especialmente establecidas para la modalidad de transporte de que se trate.

Artículo 2. *Alcance de la aplicación de las condiciones de contratación.*

1. En ausencia de pacto expreso en el correspondiente contrato singular, las partes podrán exigirse mutuamente su cumplimiento con arreglo a las condiciones generales incluidas como anexo de esta orden, las cuales tendrán, en todo caso, carácter supletorio de aquél.

Tratándose de contratos de adhesión, únicamente podrán modificarse estas condiciones cuando las que se establezcan resulten más beneficiosas para el adherente.

2. Conforme a lo que se dispone en los artículos 1.255 y 1.275 del Código Civil y 53 del Código de Comercio, carecerán de eficacia los pactos de las partes que sean contrarios a las leyes.

Cuando la citada ineficacia afecte a la totalidad de los pactos celebrados entre las partes, el contrato se regirá en todos sus extremos por las condiciones previstas en esta orden. Si sólo afecta a alguno o algunos de dichos pactos, se tendrán éstos por inexistentes, aplicándose a la materia que constituía su contenido las condiciones previstas en esta orden y conservando su validez los demás.

3. No obstante lo previsto en los puntos anteriores, las condiciones generales 5.2, 7.1, 7.2, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.11, 7.12, 7.13, 7.14, 7.15 y 7.16 tendrán en todo caso carácter imperativo así como cualquier otra que igualmente reproduzca el contenido de normas legales de carácter imperativo.

Artículo 3. *Transporte contratado en el marco de una operación logística.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley del Contrato, cuando se asuma la obligación de transportar mercancías en el marco de una operación logística de contenido más amplio, los derechos, obligaciones y responsabilidades relativos a dicho transporte se regirán por lo dispuesto en la Ley del Contrato, aplicándose asimismo, con el alcance indicado en el artículo 2, las condiciones generales de contratación incluidas en el anexo de esta orden.

Artículo 4. *Transporte contratado en el marco de una operación de auxilio en carretera.*

Cuando se asuma la obligación de transportar un vehículo averiado en el marco de una operación de auxilio en carretera de contenido más amplio, los derechos, obligaciones y responsabilidades relativos a dicho transporte se regirán, con el alcance indicado en el artículo 2, por lo dispuesto en las condiciones generales de contratación incluidas en el anexo de esta orden.

No obstante, las condiciones incluidas bajo el epígrafe 3 de dicho anexo («Precio y gastos del transporte») sólo resultarán de aplicación cuando el transporte realizado no deba ser conceptuado por sus características como privado complementario.

En la aplicación a estos transportes de las causas y presunciones de exoneración de responsabilidad señaladas en dichas condiciones generales, se tendrá en cuenta la concurrencia de las circunstancias de urgencia, protección de la seguridad vial y restablecimiento del tráfico, inherentes a la actividad de auxilio en carretera.

Artículo 5. *Contratación del transporte en nombre propio.*

1. Los contratos de transporte de mercancías se presuponen celebrados en nombre propio. Excepcionalmente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicado la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata, y siempre que la intermediación se realice con carácter gratuito.

2. Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas-distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, sólo podrán contratarlos en nombre propio.

Artículo 6. *Independencia del contrato celebrado entre el cargador y un operador de transporte con el celebrado entre éste y el transportista.*

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley del Contrato, el porteador que contrate con el cargador responderá frente a éste de la realización íntegra del transporte conforme a lo previsto en dicha Ley, aún cuando no la lleve a cabo por sí mismo en todo o en parte.

Por su parte, cuando el porteador que haya contratado directamente con el cargador contrate, a su vez, la realización efectiva de la totalidad o una parte del transporte con otro porteador, quedará obligado frente a éste como cargador conforme a lo dispuesto en la mencionada Ley y en el contrato que con él haya celebrado.

2. Como consecuencia de lo que se señala en el punto anterior, los términos del contrato celebrado entre un cargador y un operador de transporte de mercancías (agencia de transporte, transitario, operador logístico o almacenista-distribuidor) no predeterminan los del celebrado como consecuencia entre dicho operador y el transportista que efectivamente vaya a realizar el transporte.

Se aplicarán, por tanto, a cada uno de los mencionados contratos las condiciones que correspondan conforme a lo dispuesto en esta Orden, sin que a ello afecten las que resulten de aplicación al otro.

Otro tanto sucederá cuando el transportista que hubiese contratado con el cargador efectivo, encomiende, a continuación, la realización, total o parcial, del transporte a otro transportista.

Artículo 7. *Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 63 de la Ley del contrato, el régimen de responsabilidad previsto en los supuestos contemplados en el apartado 7 de las presentes condiciones será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños y perjuicios derivados del transporte, con independencia de cuál sea el procedimiento a través del que se ejercite o su fundamento contractual o extracontractual, tanto si se hace valer frente al porteador como si se dirige contra sus auxiliares.

Disposición transitoria única. *Aplicación a contratos preexistentes.*

Las condiciones generales de contratación aprobadas en esta orden serán de aplicación a todos los contratos que se celebren desde su entrada en vigor.

Asimismo, se aplicarán a todas las operaciones de transporte que se realicen en ejecución de contratos de transporte celebrados con anterioridad a la mencionada fecha, cuando la entrega del envío al transportista tenga lugar a partir de los tres meses siguientes a la entrada en vigor de la presente orden.

Disposición derogatoria única. *Derogaciones.*

Queda derogada la Orden Ministerial de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en la regla 6.ª del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado competencia en materia de legislación mercantil.

Disposición final segunda. *Habilitación a la Dirección General de Transporte Terrestre.*

La Dirección General de Transporte Terrestre adoptará las medidas que resulten adecuadas para el cumplimiento y aplicación de esta Orden.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

Condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera

1. *Definiciones.*

1.1 En virtud del contrato de transporte de mercancías por carretera, el porteador se obliga frente al cargador a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro por carretera y ponerlas a disposición del destinatario, utilizando medios mecánicos con capacidad de tracción propia.

1.2 Transportista es el titular de una empresa especialmente concebida y equipada para la realización material de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena con sus propios medios personales y materiales, y que, al efecto, dispone de uno o más vehículos adecuados con capacidad de tracción propia, bien en propiedad, o en virtud de cualquier otro título permitido por la legislación vigente.

1.3 Operador de transporte de mercancías es el titular de una empresa que, ya sea bajo la denominación comercial de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor u operador logístico, se dedica a intermediar en la contratación del transporte de mercancías, actuando como organización interpuesta entre los cargadores y los porteadores que contrata en nombre propio tanto con los unos como con los otros.

1.4 Cargador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.

Cuando la realización del transporte fuera requerida al porteador por el personal de una empresa en el ejercicio de las funciones que en ésta tenga atribuidas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que contrata en nombre de dicha empresa, correspondiendo, por consiguiente, a ésta la posición de cargador en el contrato.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 4.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

1.5 Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 4.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

1.6 Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

Podrá ser destinatario de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 4.3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

1.7 Expedidor es el tercero que, por cuenta del cargador, hace entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 4.4 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

1.8 Envío es la cantidad de mercancía, embalajes y soporte de la carga incluidos, que un cargador entrega simultáneamente a un porteador para su transporte y entrega a un único destinatario, desde un único lugar de carga a un único lugar de destino, si bien un solo contrato podrá tener por objeto el transporte de múltiples envíos de un mismo cargador.

A los efectos previstos en el párrafo anterior, cuando existan diferentes puntos de carga o de descarga situados dentro de un mismo establecimiento industrial o comercial o en distintos enclaves de una misma obra o explotación, serán considerados como un único lugar de carga o descarga.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por los artículos 7.2 y 7.3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

1.9 Bulto es cada unidad material de carga diferenciada que forman las mercancías objeto de transporte, con independencia de su volumen, dimensiones y contenido.

Cuando las mercancías que integran el bulto estén embaladas, se considerará que el embalaje forma parte integrante del bulto.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 7.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

2. *Carta de porte.*

2.1 Concepto:

Se denomina carta de porte al documento en que se hagan constar todas o una parte de las condiciones de realización del transporte contratado, que habrá de sujetarse a lo dispuesto en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías y en estas condiciones generales de contratación.

Cuando el contrato comprenda el transporte de diversos envíos, se podrá exigir la emisión de una carta de porte para cada envío.

Cuando el envío se distribuya en varios vehículos, el porteador o el cargador podrán exigir la emisión de una carta de porte por cada vehículo.

Lo dispuesto en el último párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 10.4 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

2.2 Exigibilidad de la carta de porte:

La carta de porte no es un documento obligatorio. La ausencia o irregularidad de la carta de porte no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato.

No obstante, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir a la otra que se extienda una carta de porte.

Cuando la parte contratante requerida a formalizar la carta de porte se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida del contrato.

El cargador y el porteador responderán de los gastos y perjuicios que se deriven de la inexactitud o insuficiencia de los datos que les corresponda incluir en la carta de porte.

Lo dispuesto en el primero, tercero y cuarto párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por los artículos 13.1, 10.6 y 10.7, respectivamente, de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

2.3 Contenido de la carta de porte:

Como regla general, la carta de porte incluirá las siguientes menciones:

a) Lugar y fecha de su emisión.
b) Nombre y dirección del cargador y, en su caso, del expedidor.
c) Nombre y dirección del porteador y, en su caso, del tercero que reciba el envío para su transporte.
d) Lugar y fecha de la recepción del envío por el porteador.
e) Lugar y, en su caso, fecha prevista de entrega del envío en destino.
f) Nombre y dirección del destinatario, así como, eventualmente, un domicilio donde éste pueda recibir notificaciones.
g) Naturaleza de las mercancías que integran el envío, así como el número de bultos y sus signos y señales de identificación.
h) Identificación del carácter peligroso de la mercancía enviada, así como de la denominación prevista en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas, cuando así corresponda.
i) Cantidad de mercancías enviadas, determinada por su peso o expresada de otra manera.
j) Clase de embalaje utilizado para acondicionar el envío.
k) Precio convenido del transporte, así como el importe de los gastos previsibles relacionados con el transporte.
l) Indicación de si el precio del transporte se paga por el cargador o por el destinatario.
m) En su caso, declaración de valor de las mercancías o de interés especial en la entrega, de acuerdo con lo dispuesto en la condición 7.16.
n) Instrucciones para el cumplimiento de formalidades y trámites administrativos preceptivos en relación con las mercancías que integran el envío.

No obstante, la omisión de alguna de las menciones previstas en esta condición no privará de eficacia a la carta de porte en cuanto a las incluidas.
Por otra parte, la carta de porte podrá contener cualquier otra mención que sea convenida por las partes.
Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por los artículos 10.1, 10.2 y 13.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

2.4 Contenido de la carta de porte en supuestos especiales:

En su caso, la carta de porte deberá contener cualquier otra mención que exija la legislación especial aplicable, por razón de la naturaleza de la mercancía o por otras circunstancias.

2.5 Emisión y número de ejemplares de la carta de porte:

La carta de porte se emitirá en tres ejemplares originales, que firmarán el cargador y el porteador.
Será válida la firma de la carta de porte por medios mecánicos, mediante estampación de un sello o por cualquier otro medio que resulte adecuado, siempre que quede acreditada la identidad del firmante.
El primer ejemplar de la carta de porte será entregado al cargador, el segundo viajará con el envío y el tercero quedará en poder del porteador.
Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 11 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

2.6 Fuerza probatoria de la carta de porte:

La carta de porte firmada por ambas partes dará fe de la conclusión y del contenido del contrato, así como de la recepción del envío por el porteador, salvo prueba en contrario.
Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 14.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

2.7 Carta de porte electrónica:

Si las partes están de acuerdo, podrán emitir la carta de porte por medios electrónicos con idénticos efectos a los señalados en la condición 2.6.

En este supuesto, la carta de porte deberá consistir en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles.

Asimismo, podrá realizarse por medios electrónicos cualquier solicitud, declaración, instrucción, orden, reserva u otra comunicación relativa a la ejecución del contrato de transporte cuando las partes así lo hubiesen convenido.

Lo dispuesto en los dos primeros párrafos de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por los artículos 15.1 y 15. 2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

2.8 Condiciones de elaboración de la carta de porte electrónica:

La carta de porte electrónica contendrá las mismas menciones que se contemplan en estas condiciones con carácter general para toda carta de porte.

El procedimiento empleado para la elaboración de la carta de porte electrónica deberá garantizar la integridad de las indicaciones que contenga a partir del momento en que haya sido elaborada. Se entenderá que las indicaciones mantienen su integridad cuando sigan estando completas y no hayan sufrido otras alteraciones que las que puedan producirse, en su caso, como consecuencia de su normal utilización.

Las indicaciones contenidas en la carta de porte electrónica deberán poderse completar o modificar en todos los supuestos previstos en estas condiciones con carácter general para toda carta de porte, si bien en este caso el procedimiento utilizado deberá permitir la detección como tal de toda adición o modificación y garantizar el mantenimiento de las indicaciones originales.

2.9 Firma de la carta de porte electrónica:

El contenido de la carta de porte electrónica deberá ser refrendado por el cargador y el porteador con sus firmas electrónicas.

2.10 Funcionamiento de la carta de porte electrónica: Las partes interesadas en la ejecución del contrato de transporte cuyo contenido se pretenda documentar total o parcialmente en una carta de porte electrónica, deberán convenir las reglas a que se ajustará su funcionamiento en relación con:

a) El método para elaborarla y remitirla.

b) Las garantías respecto al mantenimiento de su integridad.

c) La forma en que el titular de los derechos derivados de la carta podrá demostrar que lo es.

d) La forma en que se podrá confirmar su efectiva entrega al destinatario.

e) Los procedimientos que permitirán completar o modificar su contenido.

f) El procedimiento mediante el que, eventualmente, podrá sustituirse la carta de porte electrónica por otra elaborada por un medio distinto.

Las referidas reglas deberán señalarse expresamente en la propia carta de porte electrónica y su aplicación deberá poder ser fácilmente verificada.

2.11 Otros documentos destinados a completar la carta de porte electrónica: El cargador podrá remitir o comunicar en forma electrónica al porteador cualquier otro de los documentos o informaciones mencionados en estas condiciones generales siempre que resulte posible su tratamiento en este formato y las partes hayan convenido el procedimiento para establecer un vínculo entre tales documentos o informaciones y la carta de porte electrónica, de manera que se garantice su integridad.

3. *Precio y gastos del transporte.*

3.1 Determinación del precio de los servicios de transporte:

El precio de los servicios de transporte y, en su caso, el de otros complementarios incluidos en el contrato se determinará en éste de forma diferenciada, teniendo en cuenta las circunstancias y características particulares de explotación de cada uno de dichos servicios.

Cuando nada se haya pactado, el precio será el que resulte usual para el tipo de servicio de que se trate en la plaza y momento en que el porteador haya de recibir el envío. En ningún caso se presumirá que el transporte incluido en el contrato es gratuito.

Tampoco se presumirá la gratuidad de aquellas actuaciones preparatorias o complementarias del transporte cuya ejecución se incluya en el correspondiente contrato.

Salvo prueba en contrario, se presumirá que el referido precio usual coincide con los costes medios que atribuya al tipo de transporte de que se trate el Observatorio de Costes que, en su caso, haya hecho público el Ministerio de Fomento.

Cuando el porteador tenga publicitados para conocimiento general de sus posibles clientes unos determinados precios, serán éstos los que se apliquen, salvo pacto expreso en otro sentido.

Lo dispuesto en el segundo párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 39.4 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.2 Pesaje del envío a efectos de determinar el precio del transporte: Si, para determinar el precio del transporte, una de las partes contratantes solicita el pesaje del envío, esta operación deberá ser realizada por una sola vez, bien en el lugar de carga o bien en el de descarga. Si para ello es necesario el desplazamiento del vehículo o del envío, el coste de dicho desplazamiento así como, en todo caso, el del pesaje, serán soportados por quien los solicitó.

3.3 Seguro de daños: Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación de defensa de los consumidores y usuarios, siempre que se contrate con un consumidor, el porteador deberá informarle, en el momento de contratar, acerca de la posibilidad de incluir en el contrato una declaración del valor de las mercancías o de un interés especial en su entrega, en los términos contenidos en la condición 7.16, así como de suscribir un seguro que cubra los daños que las mercancías puedan sufrir hasta el límite de su valor.

El coste del seguro de daños que, en su caso, se suscriba tendrá la consideración de gasto de explotación y será repercutible en el precio del transporte.

3.4 Revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo.

Salvo que otra cosa se hubiera pactado expresamente por escrito, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar la fórmula que corresponda de entre las siguientes:

a) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0{,}3}{100}$$

b) Vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos e inferior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0{,}2}{100}$$

c) Vehículos de obras con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0{,}2}{100}$$

d) Vehículos con una masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos:

$$\Delta P = \frac{G \times P \times 0{,}1}{100}$$

En todas las fórmulas anteriores:

ΔP = cantidad en que el porteador podrá incrementar el precio contratado en su factura;

G = índice de variación del precio medio del gasóleo hecho público por la Administración entre el momento en que se contrató el transporte y aquél en que se realizó efectivamente;

P = precio del transporte establecido al contratar.

De la misma manera, el obligado al pago del transporte podrá exigir una reducción equivalente del precio inicialmente pactado cuando el precio del gasóleo se hubiese reducido entre la fecha de celebración del contrato y la de realización efectiva del transporte.

Las fórmulas anteriormente señaladas serán de aplicación automática siempre que el precio del gasóleo hubiera experimentado una variación igual o superior al cinco por ciento, salvo que, expresamente y por escrito, se hubiera pactado otra cosa distinta previa o simultáneamente a la celebración del contrato.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido claramente abusivo en perjuicio del porteador y carecerá de efecto cuando se contenga en unas condiciones generales respecto de las que la parte que no las ha propuesto sólo pueda mostrar su aceptación o rechazo global.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 38 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.5 Descuentos aplicables: Únicamente se aplicarán descuentos sobre el precio acordado, ya sea por razón de volumen de negocio, densidad de la carga, transporte en circuito cerrado o cualquier otra circunstancia, cuando se hubiesen pactado expresamente indicando claramente sus características y forma de cálculo, así como su ámbito de aplicación y condiciones de cumplimentación y liquidación.

3.6 Obligado al pago:

Cuando nada se haya pactado expresamente, se entenderá que la obligación del pago del precio del transporte y demás gastos corresponde al cargador.

Cuando se haya pactado el pago del precio del transporte y los gastos por el destinatario, éste asumirá dicha obligación al aceptar el envío.

No obstante, el cargador responderá subsidiariamente en caso de que el destinatario no pague.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 37 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.7 Exigibilidad del pago del precio y gastos de transporte:

Cuando otra cosa no se haya pactado, el precio del transporte y los gastos exigibles en virtud de una operación de transporte deberán ser abonados una vez cumplida la obligación de transportar y puesto el envío a disposición del destinatario.

El pago del precio del transporte únicamente se entenderá diferido cuando se hubiese pactado expresamente en el contrato el período de tiempo preciso en que dicho pago quedará aplazado, o bien la fecha concreta en que dicho pago habrá de producirse.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 39.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.8 Depósito y enajenación por impago:

Salvo que se haya pactado expresamente un aplazamiento del pago de conformidad con lo dispuesto en la condición anterior, si el obligado a ello se niega a pagar el precio u otros gastos ocasionados por el transporte cuando el envío llegue a destino, el porteador podrá negarse a entregarlo al destinatario, a no ser que se le garantice dicho pago mediante caución suficiente.

Cuando el porteador retenga el envío, deberá solicitar al órgano judicial o a la Junta Arbitral del Transporte competente el depósito de aquéllas y la enajenación forzosa de las necesarias para cubrir el precio del transporte y los gastos causados, en el plazo máximo de diez días desde que se produjo el impago.

Lo anteriormente dispuesto será de aplicación sin perjuicio de que, a su vez, se aplique lo señalado en la condición 3.11 por demora en el pago cuando así corresponda.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 40 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.9 Exigibilidad del pago en caso de ejecución parcial:

En caso de ejecución parcial del transporte, el porteador sólo podrá exigir el pago del precio y los gastos en proporción a la parte ejecutada, siempre que ésta reporte algún beneficio para el deudor.

No obstante, el porteador conservará su derecho al cobro íntegro cuando la inejecución se haya debido a causas imputables al cargador o al destinatario.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 39.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

3.10 Forma de pago: Cuando nada se hubiese pactado expresamente, el pago del precio del transporte podrá realizarse con dinero o a través de cualquier otro instrumento con poder liberatorio.

3.11 Demora en el pago del precio y gastos del transporte:

El obligado al pago del transporte incurrirá en mora en el plazo de treinta días contados desde la fecha en que haya recibido la factura o una solicitud de pago equivalente, y deberá pagar el interés previsto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

Cuando la fecha de recibo de la factura o la solicitud de pago equivalente se preste a duda, así como en todos los casos de autofacturación por parte del obligado al pago, los treinta días anteriormente señalados se computarán desde la fecha de entrega del envío en destino.

El pacto en contrario se considerará nulo en todos aquellos casos en que tenga un contenido abusivo en perjuicio del porteador, conforme a las reglas que, a tal efecto, señala el artículo 9 de la Ley 3/2004.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 41 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4. *Entrega del envío al porteador.*

4.1 Idoneidad del vehículo:

El porteador deberá utilizar un vehículo que sea adecuado para el tipo y circunstancias del transporte que deba realizar, así como para el acceso y circulación por los lugares en que deba realizarse la carga y descarga, de acuerdo con la información que le suministre el cargador.

Cuando la realización del transporte hubiese sido contratada por un operador del transporte, éste responderá frente a su cargador de la adecuación de los medios materiales aportados por los transportistas con los que contrate, sin perjuicio de las acciones que, a su vez, le correspondan frente a éstos como cargador en nombre propio.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 17 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.2 Acceso a los lugares de carga del envío: Cuando la carga del envío deba hacerse en el recinto de un almacén, depósito, obra o establecimiento comercial o industrial, el porteador deberá cumplir las instrucciones que, en su caso, le sean previamente impartidas por el cargador o el expedidor en relación con el acceso y salida, circulación interior y colocación del vehículo, siendo, en caso contrario, responsable de los daños que, como consecuencia de su incumplimiento, pudieran ocasionarse a las personas o a las edificaciones, instalaciones o cosas ubicadas en dicho recinto.

4.3 Puesta a disposición del vehículo para su carga:

El porteador deberá poner el vehículo a disposición del cargador en el lugar y tiempo pactados. Si nada se pacta respecto a la hora, el porteador cumplirá su obligación poniendo el vehículo a disposición del cargador antes de las dieciocho horas del día señalado.

Siempre que el porteador incumpla el plazo pactado o, en defecto de pacto expreso, sobrepase la hora indicada en el párrafo anterior, el cargador podrá desistir de la expedición de que se trate y buscar inmediatamente otro porteador.

Cuando el cargador haya sufrido perjuicios como consecuencia de la demora, y ésta fuere imputable al porteador, podrá además exigir la indemnización que proceda.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 18 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.4 Entrega efectiva del envío:

Cuando el porteador hubiera puesto el vehículo a disposición para su carga en los términos previstos en la condición anterior, el cargador deberá entregarle el envío para su transporte. En caso de incumplimiento, el cargador únicamente podrá optar entre indemnizarle en cuantía equivalente al precio del transporte previsto u ofrecerle la realización de un transporte de similares características cuyo envío se encuentre inmediatamente disponible.

Si el cargador sólo entrega al porteador una parte de las mercancías que habían de integrar el envío original, deberá, sin perjuicio del pago del precio del transporte de esa parte, abonarle una indemnización igual al precio del transporte de las mercancías no entregadas, o bien ofrecerle la inmediata realización de otro transporte de similares características al inicialmente convenido.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 19 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.5 Exigencia de carta de porte:

El porteador podrá exigir al cargador, antes de hacerse cargo del envío, que se extienda una carta de porte. La carta de porte así extendida dará fe de la recepción del envío por el porteador, tal y como se indica en la condición 2.6.

La negativa injustificada del cargador a expedir la citada carta de porte una vez que el porteador ha puesto a su disposición el vehículo para su carga, se equipara a la falta de entrega del envío para su transporte. En consecuencia, el porteador podrá, en este caso, negarse, a su vez, a realizar el transporte, sin incurrir en responsabilidad alguna y exigir además, un indemnización equivalente al precio del transporte fallido, conforme a lo previsto en la condición anterior. El cargador, por su parte podrá exigir, asimismo, antes de hacer entrega del envío al porteador que se expida la carta de porte. Si el porteador se niega a ello injustificadamente, el cargador podrá proceder inmediatamente a contratar otro porteador para la realización del transporte, pudiendo en su caso exigir la indemnización que proceda, de conformidad con lo dispuesto en la condición 4.3.

4.6 Acondicionamiento e identificación de las mercancías:

Salvo que se haya pactado otra cosa, el cargador deberá acondicionar las mercancías para su transporte. Los bultos que componen cada envío deberán estar claramente identificados y señalizados mediante los correspondientes signos, coincidiendo con la descripción de los mismos contenida en la carta de porte.

Cuando su naturaleza o las circunstancias del transporte así lo exijan, las mercancías deberán ser entregadas al porteador convenientemente acondicionadas y embaladas, de tal forma que puedan soportar sin menoscabo su transporte en condiciones normales y no constituyan causa de peligro para el porteador, su personal, las demás mercancías o terceros, así como, en su caso, identificadas y señalizadas mediante las oportunas marcas o inscripciones que avisen del riesgo que su manipulación pueda entrañar para las personas o para las propias mercancías.

El cargador responderá ante el porteador de los daños a personas, al material de transporte o a otras mercancías, así como de los gastos ocasionados, por defectos en el embalaje de las mercancías, a menos que tales defectos sean manifiestos o ya conocidos

por el porteador en el momento de hacerse cargo del envío y no haya hecho las oportunas reservas.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 21 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.7 Etiquetado de los bultos:

El cargador o el expedidor etiquetará los bultos que componen el envío cuando resulte necesaria una identificación precisa del destinatario o del lugar de entrega. Las menciones de las correspondientes etiquetas deberán corresponder con las que, en su caso, se hayan hecho constar en la carta de porte.

El porteador no será responsable de los posibles errores que puedan producirse en la entrega de los bultos en destino que se deriven de un etiquetado insuficiente o inadecuado.

4.8 Soportes de la mercancía:

Los soportes utilizados para el transporte de las mercancías (contenedores, paletas, cajas, envases, etc.) aportados por el cargador o el expedidor forman parte integrante del envío y, salvo que entre las partes exista pacto previo en contrario, no podrán ser objeto de alquiler al porteador ni darán lugar a deducción alguna sobre los costes del transporte, así como tampoco podrá exigirse al porteador el establecimiento o depósito de garantía alguna en relación con ellos.

El transporte de retorno de los mencionados soportes vacíos constituirá, en todo caso, objeto de un envío de transporte distinto. Cuando el transporte de este envío de retorno de los soportes de la mercancía no se hubiese pactado expresamente antes de presentarse el vehículo en destino, no podrá ser exigido al porteador.

En consecuencia, el cargador sólo podrá condicionar la entrega de nuevos envíos de mercancías previamente contratados a la aceptación por parte del porteador de la inclusión en éstos de los soportes de la carga de anteriores envíos si así se hubiese pactado expresamente. En caso contrario, su negativa a la entrega del envío tendrá las consecuencias previstas en la condición 4.4.

4.9 Documentación del envío:

El cargador deberá adjuntar a la carta de porte o poner a disposición del porteador la documentación relativa a la mercancía que sea necesaria para la realización del transporte y de todos aquellos trámites que el porteador haya de efectuar antes de proceder a la entrega en el punto de destino. A estos efectos, deberá suministrarle la información necesaria sobre la mercancía y los indicados trámites.

El porteador no está obligado a verificar si estos documentos o informaciones son exactos o suficientes. El cargador es responsable ante el porteador de todos los daños que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en caso de culpa por parte del porteador.

El porteador responderá de las consecuencias derivadas de la pérdida o mala utilización de los citados documentos. En todo caso, la indemnización a su cargo no excederá de la que correspondería en caso de pérdida de la mercancía.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 23 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.10 Reconocimiento externo de las mercancías:

En el momento de hacerse cargo del envío, el porteador deberá comprobar su estado aparente y el de su embalaje, así como la exactitud de las menciones de la carta de porte relativas al número y señales de los bultos.

Los defectos apreciados se anotarán por el porteador en la carta de porte, mediante la formulación singularizada de reservas suficientemente motivadas.

El porteador que carezca de medios adecuados para verificar la coincidencia del número y las señales de los bultos lo hará constar justificadamente en la carta de porte.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 25 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.11 Examen de las mercancías:

Cuando existan fundadas sospechas de falsedad entorno a la declaración del cargador, el porteador podrá verificar el peso y las medidas de las mercancías, así como proceder al registro de los bultos. Si la declaración del cargador resulta cierta, los gastos derivados de estas actuaciones serán por cuenta del porteador y, en caso contrario, del cargador.

Estas comprobaciones se llevarán a cabo por el porteador en presencia del cargador o sus auxiliares. Cuando esto no sea posible, el reconocimiento y registro de los bultos se hará ante Notario o en presencia del Presidente de la Junta Arbitral del Transporte competente o de la persona que éste designe.

El resultado del reconocimiento se hará constar en la carta de porte o mediante acta levantada al efecto.

Por su parte, también el cargador podrá exigir la realización de todas o alguna de estas comprobaciones. En este caso, correrán a su cargo los gastos ocasionados.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 26 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.12 Rechazo de bultos:

El porteador podrá rechazar los bultos que se presenten mal acondicionados o identificados para el transporte, que no vayan acompañados de la documentación necesaria o cuya naturaleza o características no coincidan con las declaradas por el cargador. El porteador comunicará inmediatamente al cargador este rechazo.

De igual modo, el porteador podrá supeditar la admisión de los bultos a la aceptación de las reservas que se proponga formular en la carta de porte, dejando constancia de los defectos apreciados.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 27 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.13 Inexistencia de reservas del porteador:

En ausencia de reservas del porteador en la carta de porte, o en documento separado firmado por el porteador y el cargador o expedidor, se presumirá que las mercancías y su embalaje se encontraban en el estado descrito en la carta de porte y con los signos y señales en ella indicados en el momento de su entrega al porteador.

Siempre que resulte procedente para determinar su alcance y justificación, el porteador deberá motivar las reservas que en su caso formule.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 14.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.14 Carga del envío:

Las operaciones de carga del envío a bordo del vehículo serán por cuenta del cargador, salvo que el porteador hubiese asumido expresamente su realización antes de la efectiva presentación del vehículo para su carga. Igual régimen será de aplicación respecto de la estiba de las mercancías.

El cargador soportará las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que le corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el párrafo anterior.

Sin embargo, el porteador responderá de los daños sufridos por las mercancías debidos a una estiba inadecuada cuando tal operación se haya llevado a cabo por el cargador siguiendo sus instrucciones.

Estas reglas no se aplicarán cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 20.1, 2 y 4 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

4.15 Manipulación del vehículo para su carga: Las operaciones que se hayan de realizar en el vehículo o sus elementos a fin de posibilitar su adecuada carga o de asegurar la integridad del envío durante su transporte, tales como desentoldado y entoldado, desmontaje o montaje de cartolas, etc., serán de cuenta del porteador, si bien el cargador o el expedidor deberá poner a su disposición los medios personales o materiales necesarios para ayudarle a ejecutar dichas operaciones.

4.16 Plazo para realizar la carga:

El plazo para realizar la carga del envío a bordo del vehículo será de dos horas, contadas desde su puesta a disposición por el porteador. Cuando las partes hubieran pactado la puesta a disposición del vehículo a una hora determinada, el plazo se contará a partir de dicha hora aunque el porteador hubiese presentado el vehículo con anterioridad.

En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de carga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando el plazo anteriormente señalado no hubiera transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

4.17 Indemnización por paralizaciones en la carga:

Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a dos horas hasta que se concluya su carga y estiba, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización.

Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tengan en cuenta las dos primeras horas ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a veinticuatro horas, el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento.

Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5. *Transporte del envío.*

5.1 Custodia y transporte:

El porteador asume la obligación de conducir a destino el envío objeto de transporte para su entrega al destinatario.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 28.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.2 Supuestos de responsabilidad del porteador:

El porteador responderá de la pérdida total o parcial de las mercancías, así como de las averías que sufran, desde el momento en que las recibe del cargador hasta que las entrega en destino. Asimismo, el porteador responderá de los daños derivados del retraso en la ejecución del transporte.

El porteador responderá de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 47.1 y 3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.3 Inicio de la responsabilidad del porteador:

El porteador está obligado a guardar y conservar las mercancías, asumiendo la responsabilidad por las pérdidas o averías que se produzcan, desde que las recibe en origen hasta que las entrega en destino, de conformidad con lo estipulado en estas condiciones generales.

En los casos en que no le corresponda al porteador realizar la carga y estiba, se considerará que ha recibido el envío cuando esté totalmente cargado y estibado en el vehículo. Cuando le corresponda a él realizar estas operaciones, desde que las inicie.

5.4 Itinerario del transporte:

Si cargador y porteador hubieran pactado el camino por donde debe hacerse el transporte, el porteador no podrá realizarlo por una ruta distinta, salvo por causa de fuerza mayor. De no hacerlo así, el porteador será responsable de todos los daños que sufran las mercancías durante el transporte, cuando resulte probado que el cambio de ruta ha contribuido a agravar los riesgos del transporte.

En ausencia de pacto respecto a la ruta a seguir en el transporte, el porteador deberá conducir el envío por el itinerario que resulte más adecuado atendiendo a las circunstancias de la operación y las características de las mercancías. De elegir otro distinto, será de su cuenta el aumento de costes que, en su caso, ello implique, salvo causa de fuerza mayor.

Cuando, por la expresada causa de fuerza mayor, el porteador haya tenido que seguir una ruta distinta a la que correspondería conforme a lo anteriormente señalado, tendrá derecho a que se le abone el aumento de costes que ello hubiera podido ocasionarle.

Lo dispuesto en la primera parte del segundo párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 28.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.5 Determinación de la longitud del itinerario:

A los efectos señalados en la condición anterior, en principio se considerará más adecuado el itinerario que suponga un recorrido más corto entre el origen y el destino del transporte, salvo que exista otro cuya utilización sea evidentemente más aconsejable teniendo en cuenta las exigencias derivadas de la seguridad vial y de las características de la red de carreteras en relación con las del vehículo y la naturaleza de las mercancías transportadas.

De no existir acuerdo entre cargador y porteador acerca de la longitud del itinerario, se estará a la medición oficial que tenga hecha la Administración.

5.6 Derecho de disposición:

El cargador tiene derecho a disponer del envío durante su transporte. En particular, podrá ordenar al porteador que detenga el transporte, que devuelva el envío a su origen o que lo entregue en un lugar o a un destinatario diferente de los indicados en la carta de porte.

Sin embargo, ese derecho de disposición corresponderá al destinatario cuando así se hubiese pactado expresamente. Si el destinatario ejercita este derecho ordenando entregar el envío a otra persona, ésta no puede designar, a su vez, un nuevo destinatario.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 29 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.7 Ejercicio del derecho de disposición:

El ejercicio del derecho de disposición está subordinado a los siguientes requisitos:

a) El cargador o el destinatario debe presentar al porteador el primer ejemplar de la carta de porte, en el que constarán las nuevas instrucciones, y resarcirle de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones.

b) La ejecución de las nuevas instrucciones debe ser posible en el momento en que se comuniquen al porteador, sin dificultar la explotación normal de su empresa ni perjudicar a cargadores o destinatarios de otros envíos. En caso contrario, el porteador deberá comunicar inmediatamente la imposibilidad de cumplir tales instrucciones a quien se las dio.

c) Las instrucciones no podrán tener como efecto la división del envío.

El porteador que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones anteriormente señaladas, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, responderá de los perjuicios causados por este hecho.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 30.1 y 2 la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.8 Extinción del derecho de disposición:

El derecho de disposición del cargador se extingue cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se entregue al destinatario o cuando éste reclame la entrega de la mercancía o haga uso de los derechos que le corresponden en caso de pérdida o retraso en la entrega. A partir de ese momento el porteador deberá someterse a las instrucciones del destinatario.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 30.3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.9 Cumplimiento de las normas de las Administraciones Públicas:

Si, como consecuencia de la infracción por el porteador de disposiciones legales o reglamentarias, la Administración adopta medidas que impidan la ejecución del transporte en las condiciones contratadas, aquél responderá de los daños y perjuicios ocasionados por ello al cargador o al destinatario.

El porteador quedará exento de dicha responsabilidad contractual cuando acredite que el cargador conoció la conducta infractora, antes de su comisión o durante la misma.

5.10 Imposibilidad de llevar a cabo el transporte en las condiciones pactadas:

Si el transporte no puede llevarse a cabo en las condiciones pactadas por causas debidamente justificadas, el porteador lo comunicará al cargador solicitándole instrucciones al respecto.

Cuando no resulte posible solicitar instrucciones al cargador o, habiéndoselas solicitado, éstas no le sean impartidas, el porteador tomará aquellas medidas razonables y proporcionadas que considere adecuadas para el buen fin de la operación, incluidas las de restituir el envío a su lugar de origen, depositarlo en almacén seguro o conducirlo a su punto de destino en condiciones diferentes. A estos efectos, el porteador podrá apreciar la falta de instrucciones del cargador si transcurren más de dos horas desde que las solicitó sin haberlas recibido.

Los gastos y los perjuicios derivados de la solicitud y ejecución de instrucciones o, en su caso, de la falta de éstas o del retraso en su emisión serán de cuenta del cargador, a no ser que haya habido culpa del porteador.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 31 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.11 Depósito de las mercancías:

Cuando en alguno de los casos señalados en la condición anterior, el porteador decida depositar las mercancías, podrá adoptar alguna de las siguientes decisiones:

a) Descargar inmediatamente las mercancías por cuenta de quien tenga derecho sobre ellas, haciéndose cargo de su custodia. En este caso, se mantendrá el régimen de responsabilidad establecido en estas condiciones generales.

b) Entregar las mercancías en depósito a un tercero. En este caso, el porteador sólo responderá por culpa en la elección del depositario.

c) Solicitar la constitución del depósito de las mercancías ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente. Este depósito surtirá para el porteador los efectos de la entrega, considerándose terminado el transporte.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 44.1 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.12 Enajenación forzosa de las mercancías:

En cualquiera de los casos previstos en la condición 5.10 y 5.11, el porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente la enajenación de las mercancías, sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre aquéllas, si así lo justifican su naturaleza perecedera o el estado en que se encuentren o si los gastos de custodia son excesivos en relación con su valor. Cuando no se den tales circunstancias, el porteador sólo podrá solicitar la enajenación de las mercancías si en un plazo razonable no ha recibido de quien tiene el poder de disposición sobre aquéllas instrucciones en otro sentido cuya ejecución resulte proporcionada a las circunstancias del caso.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 44.2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.13 Riesgo de pérdida o daño de las mercancías:

Si, a pesar de las medidas que hayan podido adoptarse, las mercancías que integran el envío corrieran el riesgo de perderse o de sufrir daños graves, el porteador lo comunicará de inmediato al cargador o, en su caso, al destinatario solicitándole instrucciones.

La persona que hubiera impartido instrucciones asumirá los gastos que se deriven de su solicitud y ejecución, a no ser que haya habido culpa del porteador.

El porteador podrá solicitar ante el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte competente la venta de las mercancías sin esperar instrucciones, cuando así lo justifique su naturaleza o estado. El producto de dicha venta quedará a disposición de quien corresponda, previa deducción del precio del transporte y de los gastos ocasionados.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 32 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

5.14 Aplicación del resultado de la venta:

El producto de la venta de las mercancías, enajenadas de acuerdo con lo previsto en las condiciones anteriores deberá ser puesto a disposición del que tiene derecho sobre ellas, una vez descontados los gastos causados y las obligaciones que deriven del contrato de transporte. Si esas cantidades fueran superiores al producto de la venta, el porteador podrá reclamar la diferencia.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 45 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

6. *Entrega del envío en destino.*

6.1 Plazo y lugar de entrega del envío al destinatario:

El porteador deberá entregar el envío al destinatario en el lugar y plazo pactados en el contrato.

En defecto de plazo pactado, el envío deberá ser entregado al destinatario dentro del término que razonablemente emplearía un porteador diligente en realizar el transporte, atendiendo a las circunstancias del caso.

En este supuesto, se tendrá en cuenta una velocidad media de desplazamiento del vehículo de 20 kilómetros por hora, debiendo añadirse al plazo resultante los períodos de descanso obligatorio del conductor que correspondan, el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades administrativas que en su caso resulten obligatorias y de las operaciones complementarias solicitadas por el remitente.

El plazo de entrega empieza a correr con la recepción del envío para su transporte. Se prorrogará por el tiempo que el envío esté detenido por causa no imputable al porteador y su cómputo se suspenderá los días festivos y los inhábiles para circular. Cuando no conste la hora en que el porteador recibió el envío, dicho plazo comenzará a contarse desde las cero horas del día siguiente a la recepción del envío por el porteador.

Cuando el plazo total del transporte expire después de las dieciocho horas de un día, el envío deberá ser puesto a disposición del destinatario no más tarde de las nueve horas del siguiente, o del momento de apertura del correspondiente establecimiento cuando éste se lleve a cabo después de dicha hora, del primer día laborable que siga a la expiración del plazo.

Lo dispuesto en los dos primeros párrafos y en el cuarto párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 33.1 y 33.4, respectivamente, de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

6.2 Documentación de la entrega en destino:

El destinatario podrá exigir que el envío le sea entregado junto con el segundo ejemplar de la carta de porte. El porteador podrá exigir al destinatario que le extienda en su ejemplar de la carta de porte, o en documento separado firmado por ambos, un recibo sobre las mercancías entregadas.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 12 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

6.3 Derechos del destinatario:

El destinatario podrá ejercitar frente al porteador los derechos derivados del contrato de transporte desde el momento en que, habiendo llegado el envío a destino o transcurrido el plazo en que debería haber llegado, solicite su entrega.

El destinatario que se prevalga de lo dispuesto en el párrafo anterior estará obligado a hacer efectivo el precio del transporte y los gastos causados o, en caso de disputa sobre estos conceptos, a prestar la caución suficiente.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 35 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

6.4 Entrega contra reembolso:

Cuando se haya pactado que el envío únicamente se entregue al destinatario a cambio de que éste pague una cantidad de dinero, el porteador deberá percibirla en efectivo o por otro medio expresamente autorizado. Si el destinatario no hace efectivo el reembolso se considerará rehusado el envío y será de aplicación lo dispuesto en la condición siguiente.

Recibido el reembolso, el porteador deberá entregar lo cobrado al cargador o a la persona designada por éste en el plazo de diez días, salvo que se haya pactado otro mayor.

El porteador que entregue el envío sin cobrar la cantidad pactada responderá frente al cargador hasta el importe del reembolso, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el destinatario.

La anulación del reembolso o la modificación de su cuantía por el cargador se regirán por las reglas sobre el ejercicio del derecho de disposición contenidas en las condiciones 5.6 y siguientes.

El pago de la prima de reembolso, que se facturará separadamente del precio del transporte, corresponderá al obligado al pago del transporte.

Lo dispuesto en los tres primeros párrafos de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 42 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

6.5 Incidencias en la entrega:

Cuando no se realice la entrega por no hallarse el destinatario en el domicilio indicado en la carta de porte, por no hacerse cargo del envío en las condiciones establecidas en el contrato, por no realizar la descarga correspondiéndole hacerlo o por negarse a firmar el

documento de entrega, el porteador lo hará saber al cargador en el plazo más breve posible y aguardará sus instrucciones.

Si el impedimento cesa antes de que el porteador haya recibido instrucciones, entregará el envío al destinatario, notificándolo inmediatamente al cargador.

El porteador tiene derecho a exigir del cargador el pago de los gastos y perjuicios que le ocasionen la petición y ejecución de instrucciones, así como el retraso o la falta de instrucciones, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.

Si surgen impedimentos a la entrega después de que el destinatario haya dado orden de entregar el envío a una tercera persona en el ejercicio de su derecho de disposición, el destinatario sustituye al cargador y el tercero al destinatario a efectos de lo dispuesto en esta condición.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 36.1, 2, 3 y 4 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

6.6 Depósito y enajenación de las mercancías por incidencias en la entrega:

Si no fuera posible solicitar nuevas instrucciones al cargador, o si dichas instrucciones no fueran impartidas por éste en el plazo acordado por las partes, el porteador podrá proceder conforme se establece en la condición 5.10.

Cuando nada se hubiese pactado al efecto, el porteador podrá apreciar la falta de instrucciones del cargador si transcurren más de dos horas desde que las solicitó sin haberlas recibido.

Serán de aplicación en este supuesto idénticas reglas a las contempladas en las condiciones 5.11, 5.12 y 5.14.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 36.5 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

6.7 Acceso a los lugares de entrega del envío: Cuando la entrega del envío en destino deba hacerse en el recinto de un almacén, depósito, obra o establecimiento comercial o industrial, el porteador deberá cumplir las instrucciones relativas al acceso y salida, circulación interior y colocación del vehículo que, en su caso, le sean previamente impartidas por el cargador, el expedidor o el destinatario en idénticos términos a los previstos en la condición 4.2.

6.8 Descarga de las mercancías:

La descarga del vehículo será por cuenta del destinatario, salvo que el porteador hubiese asumido expresamente realizar dicha operación antes de la efectiva presentación del vehículo en destino a la finalización del viaje.

El destinatario soportará las consecuencias de los daños derivados de las operaciones que le corresponda realizar de conformidad con lo señalado en el párrafo anterior.

Estas reglas no se aplicarán cuando la normativa reguladora de determinados tipos de transporte establezca específicamente otra cosa.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 20.1, 2 y 4 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

6.9 Manipulación del vehículo para su descarga: En relación con las operaciones que se hayan de realizar en el vehículo o sus elementos para su descarga, serán de aplicación idénticas reglas a las previstas en la condición 4.15, si bien las referencias que allí se hace al cargador o expedidor, deberán entenderse aquí referidas al destinatario.

6.10 Plazo para realizar la descarga:

Cuando corresponda al destinatario efectuar la descarga del envío, dispondrá para ello de un plazo de dos horas, contadas desde la llegada del vehículo al lugar en que deba ser descargado, salvo que las partes hubieran pactado la entrega del envío al destinatario a una hora determinada, en cuyo caso se contarán a partir de aquélla aunque el vehículo hubiese llegado con anterioridad.

En ausencia de precisión por parte del cargador sobre los horarios de descarga existentes en el lugar en que ésta deba realizarse, cuando los plazos anteriormente

señalados no hubieran transcurrido completamente a las dieciocho horas, o a la hora de cierre del correspondiente establecimiento si ésta es posterior, su cómputo quedará suspendido hasta las ocho horas, o hasta la hora de apertura de dicho establecimiento si ésta es anterior, del primer día laborable siguiente.

Cuando el destinatario incumpla el plazo anteriormente señalado el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización del vehículo en los términos y cuantías previstos en la condición 4.17.

Lo dispuesto en el último párrafo se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7. *Pérdidas, averías o retraso en la entrega.*

7.1 Reservas por pérdidas, averías o retraso en la entrega:

Cuando estime que las mercancías han sufrido pérdidas o averías durante el transporte, el destinatario deberá manifestar por escrito sus reservas al porteador o a sus auxiliares, describiendo de forma general la pérdida o avería, en el momento de la entrega.

En caso de averías y pérdidas no manifiestas, las reservas deberán formularse dentro de los siguientes siete días naturales a la entrega.

Cuando no se formulen reservas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías se entregaron en el estado descrito en la carta de porte.

La reserva no será necesaria cuando el porteador y el destinatario hayan examinado la mercancía conjuntamente y estuvieran de acuerdo sobre su estado y las causas que lo motivan.

A falta de acuerdo, podrán proceder al reconocimiento de las mercancías conforme a lo dispuesto en la condición 4.11.

El retraso tan sólo dará lugar a indemnización cuando se hayan dirigido reservas escritas al porteador en el plazo de veintiún días desde el siguiente al de la entrega del envío al destinatario.

Las reservas por pérdidas, averías o retraso que deban dirigirse al porteador, podrán realizarse tanto ante éste como ante el porteador efectivo y surtirán efecto frente a ambos. Si las reservas se dirigen exclusivamente a uno de los porteadores, éste estará obligado a comunicárselo al otro. En caso contrario, aquél responderá frente a éste de los daños y perjuicios que le cause tal falta de comunicación.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 60 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.2 Indemnización por retraso:

En caso de retraso, se indemnizará el perjuicio que se pruebe que ha ocasionado dicho retraso.

Hay retraso cuando el envío se entregue después del plazo pactado o, en su defecto, cuando transcurran los plazos determinados en la condición 6.1.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 56 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.3 Estado de las mercancías en el momento de entrega al destinatario:

La mercancía transportada deberá ser entregada al destinatario en el mismo estado en que se hallaba al ser recibida por el porteador, sin pérdida ni menoscabo alguno, atendiendo a las condiciones y a la descripción de la misma que resultan de la carta de porte.

Si el porteador y el destinatario no consiguen ponerse de acuerdo en torno al estado de las mercancías entregadas o a las causas que hayan motivado los daños, podrán disponer su reconocimiento por un perito designado a tal efecto por ellos mismos o por el órgano judicial o la Junta Arbitral del Transporte que corresponda.

Cuando no se conformen con el dictamen pericial que, en su caso, se hubiese realizado ni transijan de otro modo sus diferencias, cada una de las partes usará de su derecho como corresponda.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 34 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.4 Indemnización por pérdidas:

En caso de pérdida total o parcial de las mercancías, la cuantía de la indemnización vendrá determinada por el valor de las no entregadas, tomando como base el valor que tuvieran en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 52 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.5 Indemnización por averías:

En caso de averías, el porteador estará obligado a indemnizar la pérdida de valor que experimenten las mercancías.

La indemnización equivaldrá a la diferencia entre el valor de las mercancías en el momento y lugar en que el porteador las recibió para su transporte y el valor que esas mismas mercancías habrían tenido con las averías en idéntico tiempo y lugar.

Cuando las averías afecten a la totalidad de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la debida en caso de pérdida total.

Cuando las averías ocasionen la depreciación de tan sólo una parte de las mercancías transportadas, la indemnización no podrá exceder de la cantidad que correspondería en caso de pérdida de la parte depreciada.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 53 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.6 Valor de las mercancías:

El valor de las mercancías se determinará atendiendo al precio de mercado o, en su defecto, al valor de mercancías de su misma naturaleza y calidad. En caso de que las mercancías hayan sido vendidas inmediatamente antes del transporte, se presumirá, salvo pacto en contrario, que su valor de mercado es el precio que aparece en la factura de venta, deducidos los costes del transporte que, en su caso, figuren en dicha factura.

Cuando el cargador aporte una factura deberá acreditar de forma suficiente que es la que efectivamente le fue presentada al cobro por el vendedor.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 55 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.7 Supuestos de equiparación a pérdida total:

El destinatario podrá rehusar hacerse cargo de las mercancías cuando le sea entregada tan sólo una parte de las que componen el envío y pruebe que no puede usarlas sin las no entregadas.

Idéntico derecho asistirá al destinatario en los casos de averías, cuando las mismas hagan que las mercancías resulten inútiles para su venta o consumo, atendiendo a la naturaleza y uso corriente de los objetos de que se trate.

También podrán considerarse perdidas las mercancías cuando hayan transcurrido veinte días desde la fecha convenida para la entrega del envío en destino sin que ésta se haya efectuado; o, a falta de plazo, cuando hubiesen transcurrido treinta días desde que el porteador se hizo cargo de aquél.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 54 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.8 Reembolso de otros gastos:

En caso de pérdida o avería total, además de la indemnización a que haya lugar, serán reintegrados en su totalidad el precio del transporte y los demás gastos devengados con ocasión del mismo. Si la pérdida o avería es parcial, se reintegrarán a prorrata.

En ambos casos, los gastos de salvamento en que haya incurrido el cargador o destinatario se reintegrarán también, siempre que hayan sido razonables y proporcionados.

No se resarcirá ningún otro daño o perjuicio.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 58 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.9 Causas de exoneración:

El porteador no responderá de los hechos mencionados en la condición 5.2 si prueba que la pérdida, la avería o el retraso han sido ocasionados por culpa del cargador o del destinatario, por una instrucción de éstos no motivada por una acción negligente del porteador, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

En ningún caso podrá alegar como causa de exoneración los defectos de los vehículos empleados para el transporte.

Cuando el daño sea debido simultáneamente a una causa que exonera de responsabilidad al porteador y a otra de la que deba responder, sólo responderá en la medida en que esta última haya contribuido a la producción del daño.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 48 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.10 Presunciones de exoneración:

El porteador quedará exonerado de responsabilidad cuando pruebe que, atendidas las circunstancias del caso concreto, la pérdida o avería han podido resultar verosímilmente de alguno de los siguientes riesgos:

a) Empleo de vehículos abiertos y no entoldados, cuando tal empleo haya sido convenido o acorde con la costumbre.

b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de mercancías, a causa de las cuales éstas quedan expuestas, por su naturaleza, a pérdidas o daños.

c) Manipulación, carga, estiba, desestiba o descarga realizadas, respectivamente, por el cargador o por el destinatario, o personas que actúen por cuenta de uno u otro.

d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a la misma a pérdida total o parcial o averías, debidas especialmente a rotura, moho, herrumbre, deterioro interno y espontáneo, merma, derrame, desecación, o acción de la polilla y roedores.

e) Deficiente identificación o señalización de los bultos.

f) Transporte de animales vivos de acuerdo con lo previsto en la condición siguiente.

No obstante, el legitimado para reclamar podrá probar que el daño no fue causado, en todo o en parte, por ninguno de tales riesgos. Cuando resulte probado que el daño fue parcialmente causado por una circunstancia imputable al porteador, éste sólo responderá en la medida en que la misma haya contribuido a la producción del daño.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 49 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.11 Transporte de animales vivos:

En los transportes de animales vivos el porteador tan sólo podrá invocar a su favor la presunción de exoneración de la condición anterior cuando pruebe que, teniendo en cuenta las circunstancias del transporte, ha adoptado las medidas que normalmente le incumben y ha seguido las instrucciones especiales que le pudieran haber sido impartidas.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 50 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.12 Transporte con vehículos especialmente acondicionados:

Cuando el transporte haya sido contratado para realizarse por medio de vehículos especialmente acondicionados para controlar la temperatura, la humedad del aire u otras

condiciones ambientales, el porteador tan sólo podrá invocar en su favor la presunción de que la causa de la pérdida o avería fue la naturaleza de las mercancías cuando pruebe que ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo, y que se ha sometido a las instrucciones especiales que, en su caso, le hayan sido impartidas.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 51 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.13 Recuperación de las mercancías perdidas:

El que haya sido indemnizado por la pérdida de las mercancías podrá pedir por escrito, en el momento de recibir la indemnización, que se le avise inmediatamente en caso de que reaparezcan en el período de un año. El porteador le extenderá un recibo haciendo constar su petición.

En el plazo de treinta días desde el aviso, se podrá exigir la entrega de las mercancías reaparecidas, previo pago de las cantidades previstas en la carta de porte, si la hubiere, y la restitución de la indemnización recibida, deducción hecha de los gastos resarcibles, todo ello sin perjuicio del derecho a la indemnización por retraso en la entrega conforme a esta Ley.

En defecto de petición de aviso o de instrucciones para la entrega o, en cualquier caso, cuando la mercancía reaparezca después de un año contado desde el pago de la indemnización, el porteador dispondrá libremente de la mercancía.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 59 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.14 Límites de la indemnización:

La indemnización por pérdida o avería no podrá exceder de un tercio del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)/día por cada kilogramo de peso bruto de mercancía perdida o averiada.

La indemnización por los perjuicios derivados de retraso no excederá del precio del transporte.

En caso de concurrencia de indemnizaciones por varios de estos conceptos, el importe total a satisfacer por el porteador no superará la suma debida en caso de pérdida total de las mercancías.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 57 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.15 Pérdida del beneficio de limitación:

No se aplicarán las reglas de estas condiciones que excluyan o limiten la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba, cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares, dependientes o independientes, con actuación dolosa o con una infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 62 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

7.16 Declaración de valor y de interés especial en la entrega:

El cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el valor de las mercancías, que sustituirá al límite de indemnización previsto en la condición 7.14 siempre que sea superior a él.

Igualmente el cargador puede declarar en la carta de porte, contra el pago de un suplemento del precio del transporte a convenir con el porteador, el montante de un interés especial en la entrega del envío, para los casos de pérdida, avería o retraso en la entrega. La declaración permitirá reclamar, con independencia de la indemnización ordinaria, el resarcimiento de los perjuicios que pruebe el titular de las mercancías hasta el importe del interés especial declarado.

Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos anteriores, las partes del contrato de transporte podrán acordar el aumento del límite de indemnización previsto en la condición 7.14. El acuerdo dará derecho al porteador a reclamar un suplemento del porte, a convenir entre las partes.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 61 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

8. *Reglas especiales para los contratos de transporte continuado.*

8.1 Transporte continuado:

Por el contrato de transporte continuado, el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo.

El número, frecuencia, características y destino de los envíos podrán determinarse en el momento de contratar o antes de su inicio.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 8 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

8.2 Formalización de los contratos de transporte continuado:

El contrato de transporte continuado se formalizará por escrito cuando lo exija cualquiera de las partes.

Este contrato servirá de marco a las cartas de porte que hayan de emitirse para concretar los términos y condiciones de cada uno de los envíos a que diera lugar.

Cuando la parte contratante requerida a formalizar por escrito el contrato se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida de éste, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en las condiciones 4.3 y 4.4.

A los efectos de lo dispuesto en la normativa reguladora del trabajo autónomo, el contrato de transporte continuado celebrado con un trabajador autónomo económicamente dependiente deberá celebrarse por escrito y de conformidad con dicha normativa.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 16 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

8.3 Revisión del precio inicialmente pactado:

Salvo pacto en contrario, en los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de las fórmulas previstas en la condición 3.4 con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, sea cual fuere el porcentaje en que hubiese variado el precio del gasóleo.

Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier otro caso en que se prevea que durante el período de vigencia del acuerdo pudiera producirse algún cambio del precio inicialmente acordado, podrá pactarse un plazo razonable de preaviso en el que aquélla de las partes intervinientes que plantee su modificación deberá ponerlo en conocimiento de la otra.

Lo dispuesto en el primer párrafo de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 38.3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

8.4 Pago periódico del precio de los servicios:

En los contratos de transporte continuado, si las partes hubiesen acordado el pago periódico del precio del transporte y de los gastos relativos a los sucesivos envíos, dicho pago no será exigible hasta el vencimiento del plazo convenido.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 39.3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

8.5 Extinción de los contratos de transporte continuado:

Los contratos de transporte continuado que tengan un plazo de duración determinado se extinguirán por el transcurso del mismo, salvo prórroga o renovación. Si no se hubiera determinado plazo se entenderá que han sido pactados por tiempo indefinido.

Los contratos pactados por tiempo indefinido se extinguirán mediante la denuncia hecha de buena fe por cualquiera de las partes, que se notificará a la otra por escrito, o por cualquier otro medio que permita acreditar la constancia de su recepción, con un plazo de antelación razonable, que en ningún caso podrá ser inferior a treinta días naturales.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 43 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

9. *Reglas especiales para los contratos de transporte de paquetería y similares.*

9.1 Carga y descarga en la paquetería:

En los servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado, las operaciones de carga y descarga, salvo que se pacte otra cosa, serán por cuenta del porteador.

En esta clase de servicios, la estiba y desestiba de las mercancías corresponderán, en todo caso, al porteador. El porteador soportará las consecuencias de los daños causados en las operaciones que le corresponda realizar.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 20.3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

9.2 Plazo de entrega de la mercancía al destinatario: En los servicios de paquetería y similares en los que sea necesario acumular varios envíos para completar la carga de un vehículo, el plazo de entrega de cada envío a su destinatario, cuando no se hubiese establecido expresamente, se determinará sumando veinticuatro horas al resultado de aplicar las reglas señaladas en la condición 6.1, párrafo tercero.

9.3 Depósito y enajenación de envíos de paquetería:

En el caso del transporte de paquetería o similar en que no se haya realizado declaración de valor, el porteador que haya optado por descargar la mercancía, conforme a la condición 6.6, podrá entender abandonado el correspondiente envío si, transcurridos tres meses desde la fecha en que por primera vez intentó su entrega al destinatario, no ha recibido instrucciones al respecto de quien tuviera el poder de disposición sobre aquél.

En este caso, el porteador podrá ocuparlo y proceder a la enajenación de la mercancía, aplicando el producto de la venta a cubrir el precio y los gastos del transporte y los gastos de almacenaje que se hubieran generado hasta ese momento. En caso de que el valor venal de la mercancía fuera ínfimo, el porteador podrá destruirla y reclamar contra el cargador el importe total de lo debido por razón del transporte y del almacenaje. Para todo lo anterior, el porteador podrá abrir e inspeccionar los bultos cuyo transporte se le hubiera encomendado. El abandono del envío por parte de quien tuviera el poder de disposición sobre el mismo, no perjudicará al porteador quien, tanto en el caso de ocupación y enajenación como en el de destrucción del envío, quedará libre de cualquier reclamación formulada por terceros que sostengan algún derecho sobre la mercancía.

Lo previsto en esta condición no resulta de aplicación a los envíos postales.

Lo dispuesto en los dos primeros apartados de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 44.3 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

10. *Reglas especiales para los contratos de transporte de mercancías peligrosas.*

10.1 Sujetos del contrato de transporte de mercancías peligrosas: Para la aplicación de estas condiciones generales a los contratos de transporte de mercancías peligrosas, deberá entenderse que todas las referencias al expedidor contenidas en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas y el resto de la legislación especial en la materia están hechas al cargador definido en la condición 1.4, y las que dicha legislación

contiene en relación con el cargador, deberán entenderse hechas al expedidor definido en la condición 1.7.

10.2 Documentación del transporte de mercancías peligrosas:

Si el cargador entrega al porteador mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que representan, indicándole las precauciones a tomar. En caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, recaerá sobre el cargador o destinatario la carga de la prueba de que el porteador tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.

El porteador que no haya sido informado de la peligrosidad de las mercancías no estará obligado a continuar el transporte y podrá descargarlas, depositarlas, neutralizar su peligro, devolverlas a su origen o adoptar cualquier otra medida que resulte razonable en atención a las circunstancias del caso. El porteador deberá comunicarlo inmediatamente al cargador, el cual asumirá los gastos y daños derivados de tales operaciones.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 24 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

10.3 Descarga de combustibles exclusivamente utilizados para usos domésticos: Salvo pacto en contrario, será responsabilidad del transportista la descarga de combustibles exclusivamente utilizados para usos domésticos, entendiéndose como tal el destinado al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.

11. *Reglas especiales para los contratos de transporte con porteadores sucesivos.*

11.1 Contrato con porteadores sucesivos:

Cuando diversos porteadores se obliguen simultáneamente, en virtud de un único contrato documentado en una sola carta de porte, a ejecutar sucesivos trayectos parciales de un mismo transporte, todos ellos responderán de la ejecución íntegra de éste, de acuerdo con las disposiciones de la carta de porte.

El segundo y los subsiguientes porteadores quedarán obligados en tales términos a partir del momento en que el porteador precedente les haga entrega material de las mercancías y de la carta de porte, en la que deberá haberse hecho constar su nombre y domicilio, y hayan entregado a aquél un recibo firmado y fechado en el que conste su aceptación de ambas.

Cuando el porteador que reciba las mercancías de otro precedente considere necesario formular alguna reserva, deberá hacerla constar en el segundo ejemplar de la carta de porte, así como en el recibo en que conste su aceptación.

Salvo pacto expreso en contra, se considerará que hay contrato de transporte sucesivo cuando el cargador contrate con un porteador y en la ejecución del transporte intervengan otros porteadores identificados por el mismo nombre comercial en virtud de una relación de franquicia, ya se trate del franquiciador o de otras empresas franquiciadas.

Lo dispuesto en los tres primeros apartados de esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 64 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

11.2 Ejercicio de reclamaciones:

En el contrato con porteadores sucesivos, las acciones derivadas del contrato únicamente podrán dirigirse contra el primer porteador, contra el último o contra el que haya ejecutado la parte del transporte en cuyo curso se ha producido el hecho en que se fundamenta la acción. Este derecho de opción se extinguirá desde el momento en que el demandante ejercite su acción contra uno de ellos. La acción puede interponerse contra varios porteadores a la vez.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 65 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

11.3 Acción de repetición entre porteadores sucesivos:

El porteador que se haya visto obligado a pagar una indemnización en virtud de lo dispuesto en la condición anterior tiene derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra el resto de los porteadores que hayan participado en la ejecución del contrato, imputándose el coste de la indemnización conforme a las siguientes reglas:

a) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a un único porteador, éste habrá de soportar el coste total de la indemnización.

b) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a varios porteadores, cada uno de ellos deberá soportar una parte del coste de la indemnización proporcional a su cuota de responsabilidad; si no cabe valorar dicha responsabilidad, el coste se repartirá en proporción al precio que a cada uno corresponda por el transporte.

c) Si no se puede determinar quiénes son los porteadores responsables, el coste de la indemnización se repartirá entre todos los que hayan intervenido en el transporte de forma proporcional al precio que corresponda por éste.

d) Si uno de los porteadores obligado a asumir total o parcialmente el coste de la indemnización es insolvente, la parte que le corresponda y que no haya sido pagada se repartirá entre los demás obligados en proporción a su participación en el precio del transporte.

El porteador contra el que se ejercite el derecho de repetición no podrá formular protesta o promover discusión por el hecho de que el porteador contra el que se presentó la reclamación haya pagado la indemnización cuando ésta hubiera sido fijada por decisión judicial o arbitral y se le hubiere informado debidamente del proceso y de su derecho a intervenir en el mismo.

Lo dispuesto en esta condición se dicta en ejecución de los criterios marcados por el artículo 66 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

§ 13

Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 75, de 28 de marzo de 2007
Última modificación: 20 de febrero de 2019
Referencia: BOE-A-2007-6514

Norma derogada con efectos de 21 de febrero de 2019, excepto lo dispuesto en el segundo párrafo del apartado 4 de su disposición transitoria primera, por la disposición derogatoria única.10 del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero. Ref. BOE-A-2019-2289

[. . .]

Disposición transitoria primera. *Convalidación de autorizaciones de transporte público.*

1. Las autorizaciones de transporte público referidas a vehículos concretos de que actualmente sea titular cada empresa quedarán automáticamente convalidadas en una única autorización referida a la empresa.

Dicha convalidación se llevará a cabo conforme a los siguientes criterios:

1.º Cuando la empresa sea titular de al menos una autorización referida a un vehículo pesado, el conjunto de sus autorizaciones se convalidará en una única autorización habilitante para realizar transporte con cualquier clase de vehículo sin limitación de ámbito, de la que se expedirá una copia referida a cada uno de los vehículos a los que se encontraban afectas las autorizaciones convalidadas, con independencia de cuáles fueran las características de éstas.

A efectos de lo dispuesto en la letra d) del artícu-lo 26.1, cuando la empresa fuera titular originalmente de al menos una autorización de ámbito nacional referida a un vehículo pesado, se atribuirá a la autorización convalidada una antigüedad idéntica a la de la más antigua de las autorizaciones que se convalidan que tuviera dichas características.

En todos los demás supuestos, la autorización convalidada tendrá la consideración de autorización de nuevo otorgamiento a los efectos señalados en la letra d) del artículo 26.1.

2.º Cuando la empresa sea exclusivamente titular de autorizaciones de transporte público referidas a vehículos ligeros que sumen una capacidad de carga útil igual o superior a 60 toneladas, el conjunto de sus autorizaciones se convalidará en una única autorización habilitante para realizar transporte con cualquier clase de vehículo sin limitación de ámbito,

de la que se expedirá una copia referida a cada uno de los vehículos a los que se encontraban afectas las autorizaciones convalidadas.

A efectos de lo dispuesto en la letra d) del artícu-lo 26.1, la autorización convalidada tendrá, en este supuesto, la consideración de autorización de nuevo otorgamiento.

3.º Cuando la empresa sea exclusivamente titular de autorizaciones referidas a vehículos ligeros cuya capacidad de carga útil no sume 60 toneladas, el conjunto de sus autorizaciones se convalidará en una única autorización exclusivamente habilitante para realizar transporte con vehículos ligeros sin limitación de ámbito, de la que se expedirá una copia referida a cada uno de los vehículos a los que se encontraban referidas las autorizaciones convalidadas.

A efectos de lo dispuesto en la letra d) del artícu-lo 26.1, se atribuirá a la autorización convalidada una antigüedad idéntica a la de la más antigua de las autorizaciones que se convalidan.

2. Sin perjuicio de que todo el régimen jurídico previsto en esta Orden resulte de aplicación a las autorizaciones convalidadas a partir de su entrada en vigor, la expedición material de las tarjetas en que se documenten la nueva autorización y sus copias a sus titulares se llevará a cabo con ocasión del visado correspondiente al año 2008.

3. La autorización convalidada y sus copias se domiciliarán conforme a las reglas previstas en el artículo 9.

4. Las autorizaciones otorgadas por la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias conforme a lo dispuesto en sus Decretos 62/1982, de 29 de octubre, sobre creación de nuevas tarjetas para el transporte de leche, y 85/1983, de 7 de diciembre, de creación de una tarjeta de transporte de servicio público discrecional de carga fraccionada de bombonas de gas butano y de ámbito autonómico, que se encuentren inscritas y en situación de alta en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte a la entrada en vigor de esta Orden, tendrán idéntico tratamiento que las de ámbito local a los efectos de lo que en esta disposición se establece, cuando el vehículo al que estuviesen referidas fuese pesado, e idéntico que las de transporte en vehículo ligero, cuando estuviesen referidas a esta clase de vehículos.

Asimismo, la Dirección General de Transportes por Carretera podrá resolver otorgar dicho tratamiento a otras autorizaciones de ámbito autonómico que se encuentren inscritas y en situación de alta en el referido Registro a la entrada en vigor de esta Orden, siempre que así lo solicite el órgano competente de la correspondiente comunidad autónoma y resulte acreditado que para su obtención se exigieron requisitos análogos a los que, en su momento, resultaban exigibles para la obtención de una autorización de transporte de mercancías de ámbito local.

[. . .]

§ 14

Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 180, de 29 de julio de 2013
Última modificación: 25 de abril de 2023
Referencia: BOE-A-2013-8239

Las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera han sido actualizadas por el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

Resulta oportuno, en consecuencia, modificar también el contenido de la Orden del Ministerio de la Presidencia, dictada a propuesta conjunta de los Ministerios de Fomento y de Sanidad y Consumo, de 3 de septiembre de 1998, en materia de autorizaciones de transporte sanitario por carretera, para actualizarlo en la misma medida.

Asimismo, se ha considerado conveniente aproximar el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte sanitario a otros criterios que ya son de aplicación en relación con el conjunto de autorizaciones de transporte por carretera, como es el de otorgamiento de una única autorización a la empresa, con expedición de copias certificadas de ésta referidas a cada uno de los vehículos de los que aquélla disponga.

En su virtud, de acuerdo con la autorización contenida en la disposición adicional undécima del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, a propuesta de la Ministra de Fomento y de la Ministra de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, dispongo:

CAPÍTULO I

Disposiciones comunes a las autorizaciones de transporte sanitario público y privado complementario

Artículo 1. *Objeto.*

Esta orden tiene por objeto establecer el régimen jurídico de obtención y uso de las autorizaciones de transporte sanitario por carretera, en desarrollo de lo que respecto a éstas se señala en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante ROTT).

Artículo 2. *Obligatoriedad de la autorización.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 135 del ROTT, para la realización de transporte sanitario por carretera, ya sea público o privado complementario, será necesaria la previa obtención por las personas que pretendan llevarlo a cabo de la correspondiente autorización administrativa que habilite para su prestación.

Artículo 3. *Excepción a la obligatoriedad de la autorización.*

No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, no será precisa la obtención de la mencionada autorización para la realización de transporte sanitario oficial por parte de los órganos de la Administración con vehículos de su titularidad, los que, sin perjuicio de ello, habrán de cumplir las exigencias relativas a la antigüedad máxima para continuar dedicados a la realización de transporte sanitario que se prevén en el artículo 32.a) de esta orden, así como las establecidas en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

Artículo 4. *Autorizaciones.*

La autorización de transporte sanitario habilitará para realizar transporte exclusivamente con los vehículos que se le hayan vinculado mediante la inscripción de su matrícula en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Artículo 5. *Características de los vehículos adscritos a autorizaciones de transporte sanitario.*

Para que un vehículo pueda ser adscrito a una autorización de transporte sanitario deberá resultar acreditado que se encuentra provisto de la correspondiente certificación técnico-sanitaria en vigor y que su titular dispone del mismo en propiedad, arrendamiento financiero, tipo «leasing», o arrendamiento ordinario, siempre que, en este último supuesto, se cumplan las condiciones previstas en el artículo 133.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Artículo 6. *Ámbito de las autorizaciones.*

Las autorizaciones de transporte otorgadas conforme a esta orden habilitan para realizar transporte en todo el territorio del Estado, sin limitaciones respecto a su radio de acción.

Artículo 7. *Órgano competente sobre las autorizaciones de transporte sanitario.*

El otorgamiento de las autorizaciones de transporte sanitario se realizará por el órgano competente para la expedición de las autorizaciones de transporte discrecional interurbano en el lugar en que aquéllas hayan de estar domiciliadas.

Artículo 8. *Vigencia de las autorizaciones.*

1. Las autorizaciones de transporte público y privado complementario se otorgarán sin plazo de duración prefijado, si bien su validez quedará condicionada a la comprobación periódica del mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron su otorgamiento y de aquellas que, aun no siendo exigidas inicialmente, resulten de obligado cumplimiento, mediante la realización del correspondiente visado.

El visado se realizará cada dos años por el órgano competente para otorgar la autorización, conforme a lo previsto en esta orden y de acuerdo con el calendario que determine la Dirección General de Transporte Terrestre.

2. Además del visado periódico, la Administración podrá comprobar, en cualquier momento, el adecuado cumplimiento de las condiciones que dieron lugar al otorgamiento de las autorizaciones o que constituyen requisitos para su validez, recabando de su titular la documentación acreditativa que estime pertinente.

3. En todo caso, cuando la certificación técnico-sanitaria regulada en el capítulo IV sea suspendida, retirada o no renovada en el plazo establecido, se considerará automáticamente que el vehículo al que estaba referida queda inhabilitado para realizar transporte sanitario.

El órgano competente para el otorgamiento de la autorización de transporte sanitario procederá, en consecuencia, a la inmediata exclusión de dicho vehículo de la relación de los que se encuentran adscritos a la autorización, tan pronto le sea comunicada por el órgano competente en materia de sanidad la suspensión, retirada o no renovación de la certificación técnico-sanitaria.

CAPÍTULO II

Régimen de las autorizaciones de transporte público

Artículo 9. *Domicilio de las autorizaciones.*

1. Las autorizaciones de transporte público deberán estar domiciliadas, por regla general, en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal.

Excepcionalmente, la autorización podrá domiciliarse en un lugar distinto, cuando su titular justifique que su actividad principal no es la de transporte sanitario y que, como consecuencia, tiene su domicilio fiscal en el lugar en que realiza su actividad principal, si bien dispone de unos locales abiertos al público allí donde solicita domiciliarla, en los que pretende centralizar la actividad de transporte sanitario.

2. El cambio de domicilio inicialmente asignado a la autorización estará condicionado a que se justifique documentalmente que se cumplen las condiciones previstas en el punto anterior ante el órgano competente por razón del lugar en que se pretenda la nueva localización.

Artículo 10. *Requisitos que deben cumplir los titulares de autorizaciones.*

1. La empresa titular de una autorización de transporte público deberá cumplir en todo momento los siguientes requisitos:

a) Cuando no se trate de una persona física, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.

En ningún supuesto podrán otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes. Tampoco se otorgarán autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro. Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público debe formar parte de su objeto social de forma expresa.

b) Tener nacionalidad española o la de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o, en caso contrario, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería para la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.

c) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas en la legislación vigente.

d) Cumplir las obligaciones laborales y sociales establecidas en la legislación correspondiente.

e) Disponer de un local en las condiciones exigidas en esta orden.

f) Disponer de, al menos, cinco vehículos que cumplan las condiciones señaladas en el artículo 5.

g) **(Suprimida).**

h) **(Suprimida).**

i) La empresa deberá tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que se causen con ocasión del transporte, hasta, al menos, la cantidad de 50 millones de euros, circunstancia que se acreditará mediante el justificante de la suscripción del correspondiente seguro.

j) Estar en posesión del certificado ISO 9001, según los requisitos de la norma UNE 179002:2008 (Servicios sanitarios. Sistemas de gestión de la calidad para empresas de transporte sanitario)

k) Contar, al menos, con un profesional que haya obtenido el certificado acreditativo de haber superado el Curso Superior en Gestión de Transporte Sanitario u otra titulación

superior relacionada con la materia, entre las personas que de manera efectiva y permanente dirijan la empresa.

2. Cuando el órgano competente compruebe, ya sea con ocasión de cualquier tramitación administrativa o de una actuación inspectora, el incumplimiento de alguno de los requisitos exigidos en el punto anterior, se procederá de forma inmediata conforme a lo dispuesto en el artículo 43 del ROTT.

Artículo 11. *Acreditación de la personalidad jurídica y nacionalidad de la empresa.*

1. La acreditación de los requisitos exigidos en los apartados a) y b) del artículo anterior se realizará mediante la presentación del documento nacional de identidad en vigor del titular de la autorización o, cuando fuera extranjero, del documento de identificación que surta efectos equivalentes en su país de origen o del pasaporte, que habrá de acompañarse de la correspondiente tarjeta de identidad de extranjero y de la autorización de residencia de larga duración o de residencia temporal y trabajo por cuenta propia, y, en todos los supuestos, de la acreditación de encontrarse en posesión del correspondiente número de identificación fiscal.

Cuando el titular de la autorización fuera una persona jurídica deberá presentar el documento de constitución y su tarjeta de identificación fiscal y acreditar su inscripción en el Registro Mercantil o, en su caso, en el Registro que corresponda.

2. No se exigirá la presentación de la documentación referida en este artículo cuando el órgano competente tuviera conocimiento del cumplimiento de los extremos a que la misma está referida a través del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Artículo 12. *Acreditación del cumplimiento de obligaciones fiscales.*

1. A los efectos de la presente orden, únicamente se entenderá que el titular de la autorización cumple sus obligaciones fiscales cuando concurran las siguientes circunstancias:

a) Estar dado de alta en el censo de obligados tributarios.

b) Haber presentado las declaraciones por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas o de Sociedades, según se trate de una persona sujeta a uno u otro impuesto, así como las correspondientes declaraciones por pagos fraccionados, a cuenta y retenciones que en cada caso procedan.

c) No existir deudas con el Estado o la correspondiente comunidad autónoma en período ejecutivo en relación con los tributos a que se refiere este número. No obstante, se considerará que se cumple este requisito cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de las correspondientes liquidaciones.

Las circunstancias indicadas en el apartado b) se refieren a declaraciones cuyo plazo reglamentario de presentación hubiese vencido en los doce meses precedentes a la fecha en que el cumplimiento del requisito haya de ser acreditado.

2. La circunstancia referida en el apartado a) del número anterior se acreditará mediante la presentación de la correspondiente certificación de la situación censal de la empresa, expedida por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, u órgano de la comunidad autónoma que, en su caso, cumpla idénticas funciones, o, alternativamente, copia de la correspondiente declaración censal de comienzo o modificación de actividad.

El resto de las circunstancias mencionadas en el punto anterior se acreditará mediante certificación administrativa expedida por el órgano competente para la recaudación de los referidos tributos. No obstante, el titular de la autorización podrá sustituir la certificación relativa al cumplimiento de las circunstancias previstas en el apartado b) del punto anterior por la presentación material de los documentos acreditativos de haber realizado la correspondiente alta o declaración en relación con los referidos impuestos.

La certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior perderá su valor acreditativo, a los efectos perseguidos en la presente orden, una vez transcurrido el plazo de seis meses contados desde la fecha de su expedición.

En aquellos supuestos en que la empresa no hubiera estado obligada a presentar las declaraciones o documentos a que se refiere el punto 1 de este artículo durante el período requerido, lo acreditará mediante una declaración responsable.

3. No se exigirá la presentación de la documentación referida en el punto 2, cuando el órgano competente tuviera conocimiento del cumplimiento de las obligaciones fiscales de la empresa, a través del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Artículo 13. *Acreditación del cumplimiento de obligaciones laborales y sociales.*

1. A los efectos de esta orden, se considerará que el titular de la autorización se encuentra al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones laborales y sociales, cuando concurran en él las siguientes circunstancias:

a) Estar inscrito en la Seguridad Social y, si se trata de un empresario individual, afiliado y en alta en el régimen que corresponda.

b) Haber dado de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda a los trabajadores que presten servicio en su empresa.

c) Haber presentado los documentos de cotización correspondientes a las cuotas de la Seguridad Social y, si procediese, de los conceptos de recaudación conjunta con las mismas, así como de las asimiladas a aquéllas con efectos recaudatorios, correspondientes a los doce meses anteriores a la fecha en que el cumplimiento del requisito haya de ser acreditado.

d) Estar al corriente en el pago de las cuotas o de otras deudas con la Seguridad Social. A tal efecto, se considerará que la empresa se halla al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones con la Seguridad Social cuando las deudas estén aplazadas, fraccionadas o se hubiera acordado su suspensión con ocasión de la impugnación de tales deudas.

2. Las circunstancias reseñadas en el punto anterior se acreditarán mediante certificación administrativa expedida por el órgano competente en materia de Seguridad Social. Dicha certificación perderá su valor acreditativo, a los efectos de esta orden, una vez transcurrido el plazo de seis meses contados desde la fecha de su expedición.

No obstante, el titular de la autorización podrá sustituir la certificación relativa al cumplimiento de las circunstancias previstas en los apartados a), b) y c) del punto 1 por la presentación material de los documentos acreditativos de haber realizado la correspondiente inscripción, alta o cotización.

En aquellos supuestos en que la empresa no hubiera estado obligada a presentar las declaraciones o documentos a que se refiere el punto 1 durante el período requerido, lo acreditará mediante una declaración responsable.

3. No se exigirá la presentación de la documentación referida en el punto 2, cuando el órgano competente tuviera conocimiento del cumplimiento de las obligaciones laborales y sociales de la empresa, a través del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Artículo 14. *Acreditación de la disposición de locales abiertos al público.*

En poblaciones de más de 20.000 habitantes, las empresas titulares de una autorización de transporte público sanitario deberán disponer, en todo momento, de un local distinto al domicilio privado de su titular, abierto al público, previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales, en el lugar en que se encuentre domiciliada la autorización.

La disposición del local se acreditará mediante la presentación de la correspondiente licencia municipal de apertura. Cuando, circunstancialmente, el titular de la autorización no se hallase aún en posesión de dicha licencia, ésta podrá ser sustituida por el documento acreditativo de haberla solicitado, al que se acompañará de la justificación del título de disposición del local.

La empresa deberá acreditar, asimismo, que dispone en dicho local de los medios y la tecnología que permitan prestar atención durante las veinticuatro horas del día y la comunicación y transmisión de datos a sus medios asistenciales, así como la localización geográfica de los vehículos.

Artículo 15. *Acreditación de la disposición de los vehículos que correspondan.*

1. La disposición de los vehículos que hayan de adscribirse a una autorización se justificará mediante la presentación de la certificación técnico-sanitaria regulada en el capítulo IV de esta orden.

En aquellos supuestos en que se pretenda adscribir a la autorización un vehículo arrendado, bastará con presentar un precontrato de arrendamiento en el momento de formular dicha solicitud, debiendo justificarse ante el órgano competente en el plazo del mes subsiguiente la formalización efectiva del referido contrato. En todo caso, deberá resultar acreditado que el arrendador del vehículo es una empresa profesionalmente dedicada a la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor.

2. No se exigirá la presentación de la documentación señalada en el punto anterior cuando el órgano competente tuviera conocimiento del cumplimiento de los extremos a que la misma está referida a través del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

Artículo 16. *Acreditación de la disposición del personal y número mínimo de conductores que resulte exigible.*

(Suprimido).

Artículo 17. *Otorgamiento de la autorización de transporte público.*

1. El otorgamiento de la autorización de transporte público sanitario tiene carácter reglado, debiendo expedirse siempre que el solicitante acredite el cumplimiento de los requisitos exigidos, sin perjuicio de lo previsto en los dos puntos siguientes de este artículo.

2. En ningún caso se otorgará una nueva autorización cuando el interesado sea titular de otra autorización de transporte sanitario cuya validez se encuentre, por cualquier causa, suspendida o se halle en período de rehabilitación tras haber sido caducada por falta de visado, salvo que previamente renuncie a ésta.

3. El pago de las sanciones pecuniarias impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa por infracciones a la legislación de transportes, será requisito necesario para la obtención de una autorización de transporte público sanitario.

Artículo 18. *Aumento de vehículos adscritos a la autorización de transporte público.*

Para aumentar el número de vehículos vinculados a una autorización de transporte público, su titular habrá de acreditar ante el órgano administrativo competente que dispone del vehículo a que haya de adscribirse en cualquiera de las modalidades señaladas en el artículo 5 y que este se encuentra provisto de la correspondiente certificación técnico-sanitaria.

En ningún caso se otorgará una nueva autorización cuando el interesado sea titular de otra de transporte sanitario cuya validez se encuentre, por cualquier causa, suspendida, salvo que renuncie previamente a esta.

Artículo 19. *Reducción voluntaria del número de vehículos adscritos a una autorización de transporte público.*

Los titulares de autorizaciones de transporte público podrán reducir libremente el número de vehículos adscritos a la autorización de que disponen, comunicándoselo al órgano competente.

No obstante, en ningún caso los titulares de autorizaciones podrán reducir el número de vehículos adscritos a la autorización por debajo de cinco. En caso contrario, perderán dicha autorización, que será revocada por el órgano competente previa audiencia del interesado.

Artículo 20. *Sustitución de vehículos afectos a las copias de la autorización.*

Los vehículos a los que estén referidas las copias de una autorización de transporte sanitario público, podrán sustituirse por otros previa autorización del órgano competente, el cual habrá de referir, en tal caso, dichas autorizaciones a los nuevos vehículos.

Dicha sustitución quedará subordinada a que el vehículo sustituto cumpla los requisitos previstos en esta orden.

En todo caso, la solicitud deberá acompañarse de la documentación prevista en el artículo 15.

La sustitución del vehículo al que estuvieran referidas las autorizaciones dará lugar al cambio de las correspondientes tarjetas por otras cuyas especificaciones se adecuen a la sustitución autorizada.

Artículo 21. *Visado de las autorizaciones de transporte público.*

Las autorizaciones de transporte público deberán ser visadas bienalmente por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42 del ROTT.

Artículo 22. *Rehabilitación de las autorizaciones caducadas por falta de visado.*

(Suprimido).

Artículo 23. *Renuncia a las autorizaciones de transporte público.*

El titular de una autorización de transporte público sanitario podrá renunciar a ella en cualquier momento, devolviendo a la Administración las tarjetas en que ésta y sus copias certificadas se hallen documentadas, las cuales serán, en consecuencia, canceladas.

No obstante, el órgano competente no cancelará la autorización cuando tenga conocimiento oficial de que se ha procedido a su embargo por órgano judicial o administrativo competente para ello, en cuyo caso las declarará suspendidas de oficio.

CAPÍTULO III

Régimen de las autorizaciones de transporte privado complementario sanitario

Artículo 24. *Domicilio de las autorizaciones.*

Las autorizaciones de transporte privado complementario deberán estar domiciliadas en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal.

Excepcionalmente, no obstante, las autorizaciones podrán domiciliarse en un lugar distinto, cuando su titular acredite que dispone en éste de unos locales o instalaciones en los que realiza la parte de su actividad principal en relación con la cual resulta preciso el transporte complementario.

Artículo 25. *Requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones.*

Para el otorgamiento de autorizaciones de transporte sanitario privado complementario será necesario el cumplimiento de los siguientes requisitos por parte del solicitante:

a) Justificación de la necesidad de realizar el transporte sanitario para el que se solicita la autorización de acuerdo con la naturaleza y volumen de la actividad de la empresa o entidad de que se trate, pudiendo el órgano competente, en función de los datos obtenidos, limitar el número de los vehículos para los que se concede la autorización y/o señalar a qué clase de las previstas en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, o en su caso en las normas de la comunidad autónoma correspondiente, han de pertenecer los mismos.

b) La empresa deberá estar dedicada a una finalidad principal distinta de la de transporte sanitario, lo cual se acreditará mediante la documentación prevista en los artículos 11 y 12.1, a).

c) La empresa deberá encontrarse al corriente de sus obligaciones fiscales, laborales y sociales, lo cual se acreditará con arreglo a lo dispuesto en los artículos 12 y 13.

d) El volumen de transporte autorizado a la empresa deberá ser acorde con las exigencias de transporte sanitario que, razonablemente, pueda verse obligada a atender.

e) Los vehículos a los que hayan de estar referidas las autorizaciones habrán de cumplir las características previstas en el artículo 5.

f) **(Suprimida).**

g) La empresa deberá tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que se causen con ocasión del transporte, hasta, al menos, la cantidad de 50 millones de euros, circunstancia que se acreditará mediante el justificante de la suscripción del correspondiente seguro.

Artículo 26. *Expedición de nuevas copias certificadas de la autorización de transporte privado complementario.*

1. Para obtener nuevas copias certificadas de una autorización de transporte privado complementario, su titular habrá de acreditar ante el órgano administrativo competente que las necesidades de transporte propio de su empresa han crecido en proporción al aumento de flota que pretende, en los términos señalados en el apartado a) del artículo 25, y que dispone de los vehículos a que hayan de adscribirse en cualquiera de las modalidades señaladas en el artículo 5.

Asimismo, deberá acreditar que, en el momento de la solicitud, dispone del número de conductores que resulte pertinente, de conformidad con lo dispuesto en el apartado f) del artículo 25, en relación con el número de copias de la autorización de que dispondrá la empresa después de la ampliación.

2. El pago de las sanciones pecuniarias impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa por infracciones a la legislación de transportes, será requisito necesario para la obtención de nuevas copias certificadas de una autorización de transporte público sanitario.

Artículo 27. *Visado de las autorizaciones.*

En la realización del visado de las autorizaciones de transporte privado se seguirán idénticas reglas a las previstas en el artículo 21.

Artículo 28. *Rehabilitación de las autorizaciones caducadas por falta de visado.*

(Suprimido).

Artículo 29. *Sustitución de los vehículos afectos a las copias de la autorización.*

La sustitución de los vehículos afectos a las copias de una autorización de transporte privado complementario se regirá por idénticas reglas a las señaladas en el artículo 20.

Artículo 30. *Renuncia a las autorizaciones de transporte privado complementario.*

El titular de una autorización de transporte privado complementario podrá renunciar a ella o reducir el número de sus copias en cualquier momento, devolviendo a la Administración las tarjetas en que se encuentren documentadas.

CAPÍTULO IV

Régimen de la certificación técnico-sanitaria

Artículo 31. *Obligatoriedad de la certificación técnico-sanitaria.*

Los vehículos de transporte sanitario sujetos al Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, deberán cumplir en todo momento las exigencias contenidas en aquél, debiendo, a tal efecto, contar con la certificación técnico-sanitaria expedida por el órgano competente en materia de sanidad en el lugar en que se encuentren residenciados.

Artículo 32. *Requisitos para el otorgamiento de la certificación técnico-sanitaria.*

Para la obtención de la certificación técnico-sanitaria será necesario acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) El vehículo deberá estar matriculado y habilitado para circular y no podrá superar la antigüedad de diez años, contados desde su primera matriculación.

b) Deberá hallarse vigente la última inspección técnica periódica que, con arreglo a las normas vigentes en materia de industria, legalmente corresponda realizar en relación con el vehículo.

c) El vehículo deberá cumplir las condiciones técnico sanitarias que para la clase de vehículos sanitarios a que pertenezca se exigen en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo.

d) La empresa deberá disponer del personal adecuado y con la cualificación necesaria que, con arreglo a lo especificado en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo y, en su caso, en las normas de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la empresa, resulte necesario para el servicio del tipo de vehículo de que se trate.

Artículo 33. *Solicitud de la certificación.*

Para la obtención de la certificación técnico-sanitaria, será necesario presentar ante el órgano competente el impreso oficial normalizado de solicitud, al que habrá de acompañarse de original o copia auténtica de la siguiente documentación:

a) Permiso de circulación del vehículo al que se pretenda referir la certificación, en el que conste como destino del vehículo la actividad del transporte sanitario.

b) Ficha de inspección técnica del vehículo en la que figure hallarse vigente el reconocimiento periódico legalmente establecido.

c) Memoria referida al vehículo en la que consten sus características técnicas y equipamiento técnico-sanitario y dotación de personal, conforme a las especificaciones que para el tipo de vehículo de que se trate se encuentren establecidas en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo y, en su caso, en las normas de la comunidad autónoma en que se ubique el domicilio indicado en el correspondiente permiso de circulación.

Artículo 34. *Otorgamiento de la certificación.*

1. El órgano competente procederá a denegar la certificación técnico-sanitaria solicitada si la solicitud no se acompaña de la documentación exigida en el artículo 33, o si las especificaciones contenidas en la memoria no se ajustan a lo establecido en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo.

Cuando la documentación presentada fuese la adecuada, el órgano competente procederá a inspeccionar el vehículo y, una vez verificado que éste cumple los requisitos exigidos en el artículo 32, otorgará la correspondiente certificación.

2. No obstante una vez examinada la documentación aportada, el órgano competente podrá otorgar una certificación provisional en base a la memoria aportada y mediante declaración responsable del solicitante de que cumple los requisitos exigidos, en tanto se procede a la correspondiente inspección, siempre que no conste o se observe el incumplimiento de alguno de los requisitos señalados en el artículo 32.

Dicha certificación provisional tendrá una validez máxima de tres meses.

Artículo 35. *Documentación de las certificaciones.*

Las certificaciones técnico-sanitarias otorgadas conforme a lo previsto en el artículo anterior, se documentarán mediante la expedición de un certificado en el que conste la titularidad, domicilio indicado en el permiso de circulación, matrícula, número de bastidor, clase y antigüedad del vehículo a que estén referidas, así como la fecha de expedición y renovación del certificado. Dicho certificado deberá ir en todo momento junto con la documentación del vehículo.

Artículo 36. *Vigencia de la certificación técnico-sanitaria.*

La certificación técnico-sanitaria se otorgará por un plazo de duración de dos años para vehículos nuevos y anual a partir del segundo año de antigüedad, hasta los diez que fija como antigüedad máxima el artículo 32 a). Con independencia de la duración de la certificación, el órgano competente en materia de sanidad podrá, cuando así lo estime oportuno, comprobar el cumplimiento de las condiciones que justificaron el otorgamiento de la certificación y proceder a las inspecciones pertinentes.

Los titulares de vehículos de transporte sanitario deberán solicitar la renovación de la certificación técnico-sanitaria correspondiente a cada uno de éstos con al menos un mes de antelación a la finalización del plazo de vigencia de la anterior, aportando al efecto la documentación prevista en el artículo 33.

Artículo 37. *Pérdida de la certificación técnico-sanitaria.*

La revocación de la certificación técnico-sanitaria procederá cuando se produzca cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) Recalificación del vehículo de acuerdo a su finalidad, la cual dará origen a la obtención de una nueva certificación ajustada a la nueva función asignada, cuyo plazo de vigencia será el que corresponda de conformidad con las reglas señaladas en el artículo 36.

b) Incumplimiento de alguno de los requisitos especificados en el artículo 32.

La certificación técnico-sanitaria perderá, asimismo, su validez por la falta de renovación de la misma en el plazo previsto.

El órgano competente en materia de sanidad comunicará al competente para la expedición de las autorizaciones de transporte sanitario la pérdida de la certificación técnico-sanitaria de un vehículo, al objeto de que, por parte de éste, se proceda a la revocación de dicha autorización.

Artículo 38. *Registro de Certificaciones Técnico-Sanitarias.*

El órgano competente en materia de sanidad en cada comunidad autónoma o territorio mantendrá un Registro de Certificaciones Técnico-Sanitarias en el que deberán figurar inscritas todas aquellas que en cada momento se encuentren vigentes. Cualquier cambio en la titularidad de la empresa o de los vehículos deberá ser comunicado al Registro por el órgano competente en materia de transportes en el correspondiente territorio, así como las bajas o ceses en la actividad de los mismos.

Artículo 39. *Dotación de personal.*

1. La empresa titular de los vehículos de transporte sanitario deberá acreditar ante el órgano competente en materia de sanidad que el personal a ella vinculado que forme parte de la dotación de los vehículos cumple con los requisitos de formación exigidos en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, y en su caso, en las normas de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la empresa.

Cualquier variación en la relación de personal aportada por la empresa ante dicho órgano deberá ser comunicada a éste.

El incumplimiento de lo anteriormente señalado será sancionado con arreglo a lo dispuesto en la Ley General de Sanidad y las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

2. La experiencia laboral a que se refiere el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, de más de tres años o de cinco años, obtenida, respectivamente, en los seis u ocho años inmediatamente anteriores a la fecha de entrada en vigor de dicha norma, se tendrá en cuenta, tanto si se ha adquirido en el desempeño de un puesto de trabajo como conductor, como si ha sido en uno de ayudante. Una vez acreditada, esta experiencia servirá indistintamente para desempeñar las tareas de conductor o de conductor en funciones de ayudante.

3. El personal médico y de enfermería al que hace referencia el artículo 4.1.c) del Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, podrá pertenecer a la entidad a la que preste sus servicios la entidad titular de la autorización de transporte sanitario, de acuerdo con la normativa vigente.

Disposición adicional primera. *Condiciones técnico-sanitarias de los vehículos exigidas por cada Administración.*

Lo dispuesto en esta orden en relación con los requisitos que deben cumplir los vehículos para la obtención de la certificación técnico-sanitaria no será inconveniente para

que la Administración sanitaria competente en cada caso pueda exigir a las empresas con las que contrate que sus vehículos cumplan, además, otras condiciones añadidas.

Disposición adicional segunda. *Transportes sanitarios de entidades benéficas.*

1. Los transportes sanitarios prestados por la Cruz Roja Española y otras entidades cuya actividad principal sea la prestación de servicios de asistencia sanitaria con una finalidad humanitaria y social de carácter general, se considerarán complemento necesario de ésta, y, en consecuencia se conceptuarán como transporte privado complementario, en los siguientes supuestos:

a) Transporte de personas cuya asistencia sanitaria realice la propia entidad benéfica.
b) Transportes sanitarios que se realicen sin percibir retribución alguna.
c) Transportes sanitarios derivados de situaciones especiales tales como operaciones de rescate y salvamento, accidentes, catástrofes, calamidades públicas, conflictos sociales, epidemias, riesgos o siniestros colectivos y sucesos similares.
d) Transportes sanitarios derivados de urgencias o emergencias no previsibles.
e) Transporte inmediato de los lesionados en accidentes de tráfico al correspondiente centro hospitalario o asistencial.
f) Transportes realizados con ocasión de la cobertura sanitaria por la entidad benéfica de que se trate de actividades deportivas, culturales y recreativas.
g) Servicios de transporte sanitario que se desarrollen en un territorio en que los medios de transporte público y oficial existentes resulten insuficientes para atender las necesidades de esta clase de transporte en dicho territorio.
h) Servicios de transporte sanitario que se desarrollen en un territorio en que el nivel de competencia sea insuficiente o inadecuado para garantizar la libre elección de usuario, a juicio del órgano que ostente la competencia en materia de sanidad en dicho territorio.

Los costes que la prestación de los mencionados transportes genere a las entidades a que se refiere esta disposición, se considerarán incluidos en el conjunto de los que éstas soportan como consecuencia de su actividad general de carácter humanitario y social y, por tanto, la remuneración que, en su caso, puedan percibir por dicha prestación se entenderá siempre referida a dicha actividad general, no atribuyéndosele, en consecuencia, el carácter de percepción independiente a los efectos previstos en el apartado e) del artículo 157 del ROTT.

2. La Cruz Roja Española y demás entidades benéficas al objeto de acreditar el cumplimiento de los requisitos contemplados en el artículo 25 c) de esta orden, podrán sustituir la documentación relativa a la inscripción en el régimen de la Seguridad Social a que hace referencia el artículo 13.1 apartado b) de esta orden, por otra que acredite la relación desinteresada que con las mismas guardan los correspondientes miembros voluntarios.

3. El proceso de adaptación a los requisitos de formación que establece el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por parte del personal voluntario que preste servicios de transporte sanitario en Cruz Roja Española y en las entidades benéficas a las que hace referencia el apartado primero, se ajustará a lo previsto en la disposición transitoria segunda del citado Real Decreto.

La justificación de la experiencia se hará, de conformidad con lo previsto en el artículo 12.1.c) del Real Decreto 1224/2009, de 17 de julio, de reconocimiento de las competencias profesionales adquiridas por la experiencia laboral, mediante certificación expedida por la organización en la que hayan prestado su servicio voluntario, en la que conste, específicamente, las actividades y funciones realizadas, el año en que se han realizado y el número total de horas dedicadas a las mismas.

Disposición adicional tercera. *Transportes sanitarios de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil.*

Lo establecido en esta orden no será de aplicación a los transportes oficiales sanitarios realizados por las Fuerzas Armadas y por la Guardia Civil, los cuales se regirán por sus normas específicas, que se ajustarán, en cuanto sus peculiares características lo permitan, a las condiciones técnico-sanitarias establecidas con carácter general.

Disposición adicional cuarta. *Antigüedad máxima de los vehículos adscritos a las autorizaciones de transporte sanitario por carretera.*

A efectos de lo dispuesto en los artículos 32.a) y 36 de la Orden PRE/1435/2013, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera, podrán continuar adscritos hasta el 31 de diciembre de 2023 a las autorizaciones de transporte sanitario vigentes a la entrada en vigor de la presente orden, aquellos vehículos que, a partir del 1 de enero de 2023, inclusive, hayan superado la antigüedad máxima de diez años contada desde su primera matriculación.

Disposición transitoria primera. *Convalidación de autorizaciones.*

1. Las autorizaciones de transporte sanitario referidas a vehículos concretos de que actualmente sea titular cada empresa quedarán automáticamente convalidadas en una única autorización referida a la empresa a partir del 1 de enero de 2014.
2. La autorización convalidada y sus copias se domiciliarán conforme a las reglas previstas en el artículo 9.
3. Sin perjuicio de que todo el régimen jurídico previsto en esta orden resulte de aplicación a las autorizaciones convalidadas a partir del 1 de enero de 2014, a partir de dicha fecha los titulares de autorizaciones de transporte sanitario referidas a vehículos concretos podrán solicitar voluntariamente su canje por la nueva autorización referida a la empresa y copias certificadas referida a cada uno de los vehículos de que disponga.
4. Asimismo, a partir del 1 de enero de 2014, la Administración realizará el canje de aquellas autorizaciones referidas a vehículos concretos sobre las que su titular vaya a realizar algún trámite relacionado con las mismas.
5. Las autorizaciones que no hubieran sido sustituidas conforme a lo previsto en los apartados anteriores, serán canjeadas por la Administración con ocasión del visado correspondiente al año 2015.

Disposición transitoria segunda. *Procedimientos en tramitación.*

Los procedimientos relativos a autorizaciones de transporte sanitario que se hubiesen iniciado antes del 1 de enero de 2014 se tramitarán conforme al régimen jurídico establecido por la Orden del Ministerio de la Presidencia, a propuesta conjunta de los Ministerios de Fomento y de Sanidad y Consumo, de 3 de septiembre de 1998, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de autorizaciones de transporte sanitario por carretera y las disposiciones dictadas para su aplicación y desarrollo.

A tal efecto, únicamente podrá considerarse iniciada la tramitación de un procedimiento cuando al menos la solicitud del interesado se hubiese presentado antes de la referida fecha.

Disposición transitoria tercera. *Cumplimiento de requisitos.*

Las empresas que a la entrada en vigor de esta Orden sean titulares de autorizaciones de transporte sanitario público y no dispongan del número mínimo de vehículos y trabajadores exigido en los apartados f) y g) del punto 1 del artículo 10, podrán seguir prestando sus servicios. No obstante, sólo se les otorgarán nuevas copias certificadas de la autorización convalidada de que dispongan, cuando se alcancen los citados números mínimos previstos en esta Orden.

El número mínimo de conductores exigido en relación con los vehículos previsto en el apartado h) del punto 1 del artículo 10, solamente les serán exigible a las empresas mencionadas en el apartado anterior una vez transcurrido el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la orden. El mismo plazo resultará de aplicación para el cumplimiento de los requisitos previstos en los apartados j) y k) del punto1 del artículo 10.

Disposición transitoria cuarta. *Cumplimiento de requisitos.*

Las empresas que a la entrada en vigor de esta disposición sean titulares de autorizaciones de transporte sanitario público y no dispongan del número mínimo de

vehículos exigido en la letra f) del punto 1 del artículo 10, podrán seguir prestando sus servicios.

Dichas empresas podrán adscribir progresivamente nuevos vehículos a su autorización hasta alcanzar dicho número mínimo, momento a partir del cual se les aplicará el régimen general en relación con ese requisito. En tanto no superen ese número mínimo, las referidas empresas no podrán reducir en ningún momento el número de vehículos que tengan adscritos a su autorización.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden del Ministerio de la Presidencia, a propuesta conjunta de los Ministerios de Fomento y de Sanidad y Consumo, de 3 de septiembre de 1998, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de autorizaciones de transporte sanitario por carretera, así como cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta orden.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en la regla 21ª del artículo 149.1 de la Constitución que atribuye al Estado competencia en materia de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final segunda. *Facultad de desarrollo.*

La Dirección General de Transporte Terrestre adoptará las medidas necesarias para el cumplimiento de lo dispuesto en los capítulos I, II y III de esta orden, así como las reglas de coordinación que resulten necesarias para su aplicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2 de 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.

La Secretaría General de Sanidad y Consumo del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad adoptará las medidas y reglas de coordinación necesarias para la aplicación y desarrollo de lo dispuesto en el capítulo IV de esta orden.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el día 1 de enero de 2014.

Información relacionada

- Téngase en cuenta que las referencias contenidas en los artículos 20, 21, 23, 26, 29 y 30 a «tarjetas de transporte» o «copias certificadas de una autorización» se entenderán referidas a la adscripción de vehículos a la correspondiente autorización, según establece el art. 9.1 del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero. Ref. BOE-A-2019-2289

§ 15

Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 90, de 14 de abril de 2012
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2012-5043

El incremento del volumen de transporte por carretera, unido a las necesidades de los ciudadanos en el ámbito de la movilidad, es la causa principal de la creciente congestión de las infraestructuras viarias y del aumento del consumo de energía, así como una fuente de problemas medioambientales y sociales.

La respuesta a estos importantes retos no puede limitarse a medidas tradicionales, entre ellas la ampliación de las actuales infraestructuras del transporte por carretera. La innovación ha de desempeñar una función importante a la hora de diseñar soluciones adecuadas para la Unión.

Las innumerables experiencias internacionales demuestran que la única manera eficiente de enfrentarse al continuo incremento de la demanda es el uso y la aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones en el sector del transporte por carretera.

Algunos Estados miembros ya han empezado a implantar esta tecnología, si bien se ha ido haciendo de manera fragmentaria y poco coordinada, lo que no ha permitido garantizar la continuidad geográfica de los servicios que puedan prestarse a través de esa tecnología en todo el territorio de la Unión Europea.

Para dar una solución a esta situación, el 7 de julio de 2010, el Parlamento Europeo y el Consejo han adoptado la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, con el principal objetivo de contar con una normativa común que asegure una implantación coordinada y eficaz en su conjunto de las tecnologías de la información y las comunicaciones que puedan implementarse en el sector del transporte por carretera en todo el territorio comunitario.

Los sistemas inteligentes de transporte (SIT) basados en la electrónica, la informática y las telecomunicaciones, son todas aquellas aplicaciones avanzadas que, sin incluir la inteligencia como tal, proporcionan servicios innovadores en relación con los diferentes modos de transporte y la gestión del tráfico y permiten a los distintos usuarios estar mejor informados y hacer un uso más seguro, más coordinado y «más inteligente» de las redes de transporte.

Los sistemas inteligentes de transporte (SIT) habrán de fundarse en sistemas interoperables basados en normas abiertas y públicas y que estén disponibles sin discriminación alguna para todos los proveedores y usuarios de aplicaciones y servicios.

A través de la citada Directiva se establece el marco general para la implantación y el uso de los sistemas inteligentes de transporte (SIT). No obstante, para asegurar una implantación coordinada y eficaz de dichos sistemas, será necesario que la Comisión Europea adopte, a más tardar el 27 de febrero de 2013, especificaciones a través de las cuales se establezcan los requisitos, procedimientos o cualquier otra exigencia necesaria para proceder a su implantación, garantizando así la compatibilidad, interoperabilidad y continuidad de la implantación y la explotación operativa de los sistemas inteligentes de transporte (SIT).

En primer lugar adoptará las especificaciones de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) para las acciones prioritarias dentro de los cuatro principales ámbitos de desarrollo e implantación de dichos sistemas. Una vez se hayan dictado esas especificaciones, la Comisión podrá adoptar especificaciones para otras acciones en esos mismos ámbitos prioritarios.

A tenor de lo expuesto, se procede ahora, a través de este real decreto, a incorporar a nuestro ordenamiento interno la referida Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio, al objeto de establecer ese marco general normativo que va a servir de apoyo para la implantación y el uso coordinados y coherentes de sistemas inteligentes de transporte (SIT) en España.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Seguridad Vial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.3.e) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Asimismo, ha sido informado por la Agencia Española de Protección de Datos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5.b) del Estatuto de la citada Agencia, aprobado por el Real Decreto 428/1993, de 26 de marzo.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de abril de 2012,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto establece el marco para la implantación y el uso de manera coordinada y coherente de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en España, y fija las condiciones generales necesarias para alcanzar ese objetivo.

2. Constituye el ámbito de aplicación de este real decreto la implantación de las aplicaciones y servicios de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el ámbito del transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte, sin perjuicio de materias relativas a la seguridad nacional o necesarias para la defensa.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entenderá por:

1. Sistemas inteligentes de transporte (SIT): los sistemas en los que se aplican tecnologías de la información y las comunicaciones en el ámbito del transporte por carretera, incluidos infraestructuras, vehículos y usuarios, y en la gestión del tráfico y de la movilidad, así como para las interfaces con otros modos de transporte.

2. Interoperabilidad: la capacidad de los sistemas y de los procesos empresariales subyacentes para intercambiar datos y compartir información y conocimientos.

3. Aplicación de SIT: un instrumento operativo para la aplicación de SIT.

4. Servicio de SIT: el suministro de una aplicación de SIT a través de un marco de organización y funcionamiento bien definido con el fin de contribuir a la seguridad de los

usuarios, a la eficiencia y a la comodidad, así como a facilitar o respaldar las operaciones de transporte y los desplazamientos.

5. Proveedor de servicios de SIT: cualquier proveedor público o privado de un servicio de SIT.

6. Usuario de SIT: cualquier usuario de aplicaciones o servicios de SIT, en particular los viajeros, los usuarios vulnerables de la red viaria, los usuarios y operadores de las infraestructuras de transporte por carretera, los gestores de flotas de vehículos y los gestores de servicios de socorro.

7. Usuarios vulnerables de la red viaria: usuarios no motorizados de la red viaria, como por ejemplo los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas.

8. Dispositivo nómada: un dispositivo portátil de comunicación e información que puede utilizarse a bordo del vehículo en apoyo de la labor de conducción o de las operaciones de transporte.

9. Plataforma: una unidad dentro o fuera del vehículo que hace posible el despliegue, la prestación, la explotación e integración de aplicaciones y servicios de SIT.

10. Arquitectura: el diseño conceptual que define la estructura, el comportamiento y la integración de un determinado sistema en el contexto en el que se encuentra.

11. Interfaz: un dispositivo entre sistemas que facilita los medios de comunicación a través de los cuales pueden conectarse y actuar entre sí.

12. Compatibilidad: la capacidad general de un dispositivo o sistema para funcionar con otro dispositivo o sistema sin introducir modificaciones.

13. Continuidad de los servicios: la capacidad de suministrar servicios sin interrupciones en las redes de transporte.

14. Datos sobre la red viaria: datos sobre las características de la infraestructura viaria, incluidas las señales fijas de tráfico y sus atributos reglamentarios de seguridad.

15. Datos sobre el tráfico: datos históricos y en tiempo real sobre las características del tráfico en la red viaria.

16. Datos sobre los desplazamientos: los datos básicos, como los horarios del transporte público y las tarifas, necesarios para suministrar información multimodal sobre los desplazamientos antes del viaje y durante el mismo, a fin de facilitar la planificación, la reserva y la adaptación de los desplazamientos.

17. Especificación: una medida vinculante que establece disposiciones que contienen requisitos, procedimientos o cualesquiera otras normas pertinentes.

18. Norma: toda norma según se define en el artículo 2.6. del Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

Artículo 3. *Implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT).*

1. La aplicación en España de las especificaciones y normas dictadas por la Comisión Europea sobre la implantación de sistemas inteligentes de transporte (SIT) respecto a los ámbitos y acciones prioritarios recogidos en el anexo I, deberá realizarse conforme a las medidas que, a tal efecto, se adopten por el Ministerio del Interior y el Ministerio de Fomento, en el ámbito de las materias de sus respectivas competencias.

2. Aquellos sistemas inteligentes de transporte (SIT) para los que la Comisión Europea no haya adoptado especificaciones o normas, se podrán implantar en España de acuerdo con las condiciones y procedimientos técnicos que se determinen por el Ministerio del Interior y el Ministerio de Fomento, en el ámbito de las materias de sus respectivas competencias.

3. Las medidas o disposiciones que se adopten conforme se dispone en los apartados anteriores se harán de acuerdo con los principios establecidos en el anexo II.

Artículo 4. *Deber de información.*

1. El Ministerio del Interior, a través del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, facilitará a la Comisión Europea como fecha límite el 27 de agosto de 2012, información

sobre las medidas nacionales previstas en el campo de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) para el período de cinco años.

Además, con posterioridad a haber remitido esa información, cada tres años, informará a la Comisión Europea sobre los progresos realizados en la implantación de las actividades y los proyectos nacionales en los ámbitos prioritarios que se recogen en el anexo I.

2. Para poder prestar la citada información, las entidades, Administraciones y demás proveedores de aplicaciones y servicios de sistemas inteligentes de transporte (SIT), remitirán al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico un informe sobre sus actividades y proyectos en relación a los sistemas inteligentes de transporte (SIT) para el período de cinco años y, previa solicitud, una memoria explicativa sobre los progresos realizados en la implantación de las actividades y los proyectos nacionales, a efectos de remitir la información a que se hace referencia en el segundo párrafo del apartado anterior.

3. La información a que se refiere el apartado anterior se podrá remitir en los modelos que proporcionará el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o que podrán descargarse en la siguiente dirección electrónica: https://sede.dgt.gob.es

Artículo 5. *Registro de aplicaciones y servicios de sistemas inteligentes de transporte (SIT).*

1. Se crea el Registro de aplicaciones y servicios de sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el que se inscribirán las entidades, Administraciones y demás proveedores de aplicaciones y servicios de sistemas inteligentes de transporte (SIT) en España, cuyo responsable será el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2. La inscripción se realizará de oficio una vez las entidades, Administraciones y demás proveedores hayan remitido el informe sobre sus actividades y proyectos conforme se establece en el artículo anterior.

Disposición adicional primera. *Tratamiento de datos de carácter personal.*

El tratamiento de los datos de carácter personal necesarios para el funcionamiento de las aplicaciones y los servicios de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) se llevará a cabo conforme a lo previsto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Asimismo, en el funcionamiento de las aplicaciones se garantizará siempre que sea posible, el anonimato del interesado y, en todo caso, que sólo se recogerán los datos que resulten imprescindibles para la prestación de los servicios derivados de las mismas.

Disposición adicional segunda. *Comunicación al Ministerio del Interior.*

1. Las entidades, Administraciones y demás proveedores que a la entrada en vigor de este real decreto hayan implantado aplicaciones o servicios de sistemas inteligentes de transporte (SIT), remitirán al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en el plazo de dos meses, el informe sobre sus actividades y proyectos para el período de cinco años, conforme se establece en el artículo 4.2.

2. Las entidades, Administraciones y demás proveedores que establezcan aplicaciones y servicios de sistemas inteligentes de transporte (SIT) con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, remitirán al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico el citado informe en el plazo de dos meses desde su implantación.

Disposición adicional tercera. *Reutilización de la información.*

En la implantación y el uso de aplicaciones y servicios de los sistemas inteligentes de transporte (SIT), será de aplicación la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público.

Disposición adicional cuarta. *Responsabilidad.*

La responsabilidad, en lo referente a la implantación y el uso de aplicaciones y servicios de los sistemas inteligentes de transporte (SIT), se regulará de acuerdo con lo previsto en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras

leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas en la materia.

Disposición adicional quinta. *Cooperación y colaboración.*

Los Ministerios del Interior y de Fomento establecerán procedimientos de cooperación y colaboración, con la participación, en su caso, de representantes de los sectores afectados y de expertos de reconocido prestigio, con el objeto de asesorar sobre la implantación y el uso de los sistemas inteligentes de transporte (SIT).

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Titulo competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. *Datos del Registro de aplicaciones y servicios de sistemas inteligentes de transporte (SIT).*

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, la finalidad, usos previstos, personas o colectivos sobre los que se pretenda obtener datos de carácter personal o que resulten obligados a suministrarlos, procedimiento de recogida de los datos, estructura básica del fichero y tipos de datos de carácter personal incluidos en el mismo, cesiones y transferencias previstas, órganos responsables del fichero y órgano ante el que pueden ejercitarse los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, así como el nivel de seguridad del Registro de aplicaciones y servicios de sistemas inteligentes de transporte (SIT) serán los que se establezcan para el fichero de datos de carácter personal correspondiente a dicho Registro que, a tales efectos, se incluirá en la Resolución de 30 de noviembre de 2010, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crean ficheros de datos de carácter personal en la Jefatura Central de Tráfico.

Disposición final tercera. *Incorporación del derecho comunitario.*

A través de este real decreto se incorpora al derecho interno la Directiva 2010/40/UE, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 7 de julio, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.

Disposición final cuarta. *Habilitación para la modificación de los anexos.*

Se faculta a los Ministros del Interior y de Fomento, en el ámbito de sus respectivas competencias, para modificar por orden los anexos de este real decreto conforme a las especificaciones y normas que adopte la Comisión Europea.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Ámbitos y acciones prioritarios

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 3, los ámbitos prioritarios y, dentro de esos ámbitos, las acciones prioritarias serán los siguientes:

a) Ámbitos prioritarios:

1.º Utilización óptima de los datos sobre la red viaria, el tráfico y los desplazamientos.
2.º Continuidad de los servicios de sistemas inteligentes de transporte (SIT) para la gestión del tráfico y del transporte de mercancías.
3.º Aplicaciones de sistemas inteligentes de transporte (SIT) para la seguridad y protección del transporte por carretera.
4.º Conexión del vehículo a la infraestructura de transporte.

b) Acciones prioritarias:

1.ª El suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales.
2.ª El suministro de servicios de información sobre tráfico en tiempo real.
3.ª Datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima sobre el tráfico universal en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario.
4.ª El suministro armonizado de un número de llamada de emergencia (eCall).
5.ª El suministro de servicios de información basada en sistemas inteligentes de transporte (SIT) sobre plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales, en particular en las zonas de servicio y descanso en la red viaria.
6.ª El suministro de servicios de reserva de plazas de aparcamiento seguras y protegidas para los camiones y vehículos comerciales.

c) Otras acciones

Se elaborarán especificaciones y normas para otras acciones, distintas de las acciones prioritarias, dentro de los ámbitos prioritarios.

ANEXO II

Principios para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT)

La implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) se llevará a cabo de acuerdo con los siguientes principios:

1. Eficacia: contribuir de forma tangible a superar los principales retos que ha de afrontar el transporte por carretera.
2. Rentabilidad: optimizar la relación entre los costes y los resultados obtenidos respecto del logro de objetivos.
3. Proporcionalidad: fijar, si procede, distintos niveles alcanzables de calidad y de implantación de los servicios, teniendo en cuenta las especificidades regionales, nacionales y europeas.
4. Apoyar la continuidad de los servicios: asegurar unos servicios ininterrumpidos, en particular en la red transeuropea y, cuando sea posible, en sus fronteras exteriores. La continuidad debe garantizarse en un nivel adaptado a las características de las redes de transporte que conectan países entre sí y ciudades con zona rurales.
5. Facilitar la interoperabilidad: garantizar que los sistemas y los procesos empresariales en que aquellos se basan tengan la capacidad de intercambiar datos y compartir información y comportamientos y conocimientos para hacer posible una prestación efectiva de los servicios de los sistemas inteligentes de transporte (SIT).
6. Apoyar la retrocompatibilidad: garantizar, cuando proceda, la capacidad de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) de funcionar con los sistemas existentes que comparten las mismas funciones, sin obstaculizar el desarrollo de las nuevas tecnologías.
7. Respetar las características de la infraestructura y la red nacionales existentes: tener en cuenta las diferencias inherentes a las características de las redes de transporte, en particular la dimensión de los volúmenes de tráfico y las condiciones meteorológicas de la red viaria.
8. Fomentar la igualdad de acceso: no imponer obstáculos ni discriminaciones al acceso de los usuarios vulnerables de la red viaria a las aplicaciones y servicios de los sistemas inteligentes de transporte (SIT).
9. Fomentar la madurez: demostrar, previa oportuna evaluación del riesgo, la solidez de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) innovadores, mediante un nivel suficiente de desarrollo técnico y explotación operativo.

10. Proporcionar horarios y posicionamiento de calidad: utilizar infraestructuras basadas en satélites o cualquier otra tecnología que proporcione un nivel equivalente de precisión, a efectos del uso de aplicaciones y servicios de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) que requieren servicios horarios y de posicionamiento en todo el mundo, continuados, fiables y garantizados.

11. Facilitar la intermodalidad: tener en cuenta la coordinación de los diversos modos de transporte, cuando proceda, al implantar los sistemas inteligentes de transporte (SIT).

12. Respetar la coherencia: tener en cuenta las normas, políticas y actuaciones de la Unión Europea existentes que guardan relación con el ámbito de los sistemas inteligentes de transporte (SIT), en particular en materia de normalización.

§ 16

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 22, de 26 de enero de 1999
Última modificación: 18 de septiembre de 2024
Referencia: BOE-A-1999-1826

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS

[. . .]

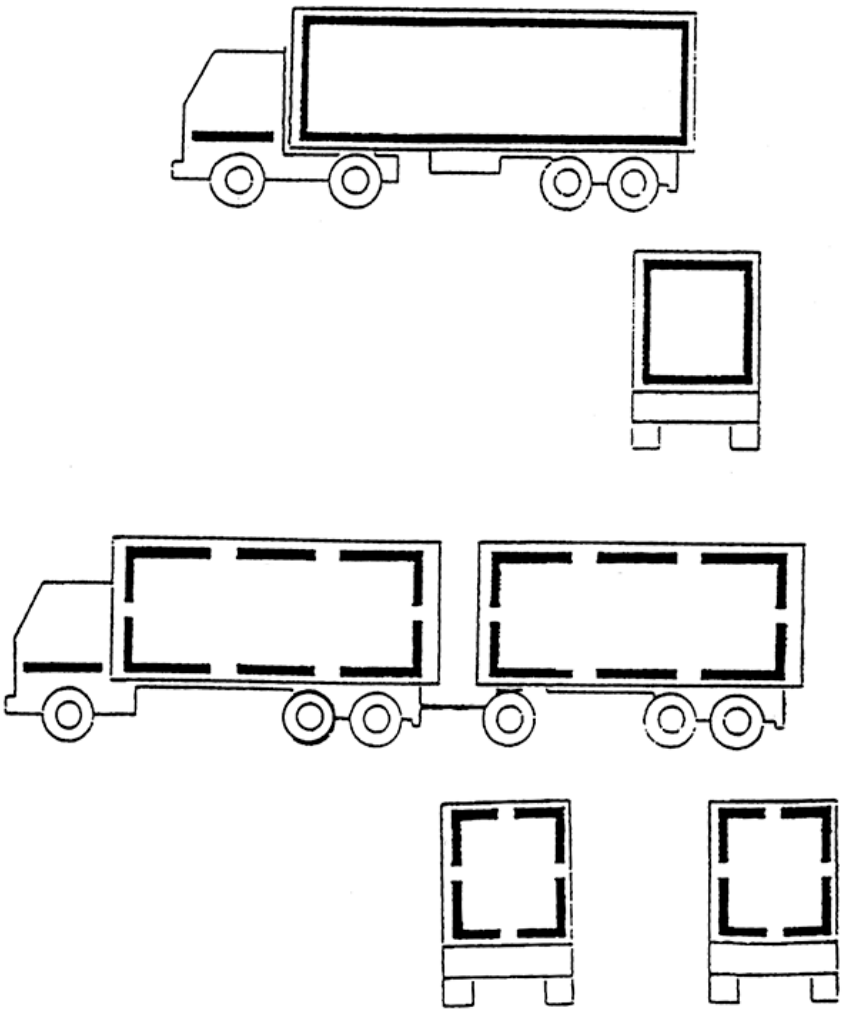
V-23 DISTINTIVO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

1. Señaliza vehículos largos y pesados, así como sus remolques, tanto en la parte trasera del vehículo como en el lateral del mismo, en función de las masas máximas, longitudes y categorías, conforme se establece en el Reglamento CEPE/ONU 48R.

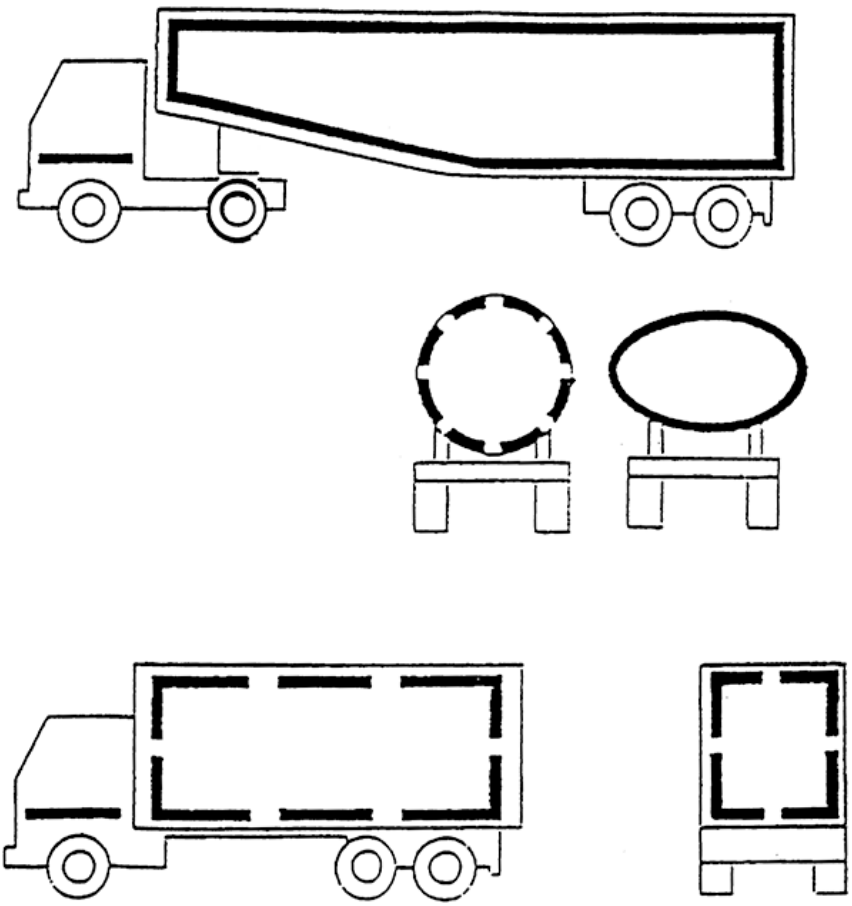
2. Estará constituido por un marcado reflectante, homologado según el Reglamento CEPE/ONU 104R e instalado en el vehículo según los requisitos del Reglamento CEPE/ONU 48R, utilizados para incrementar la visibilidad y el reconocimiento de los vehículos de motor o conjuntos de vehículos o sus cargas citados en el apartado 1. Se entiende por distintivo una franja regular o una serie de dichas franjas colocadas de manera tal que identifiquen el contorno o, en su defecto, la longitud y anchura total de un vehículo de motor o conjunto de vehículos o sus cargas cuando sea visto desde un lado o desde atrás.

3. Ejemplos de distintivos retrorreflectantes.

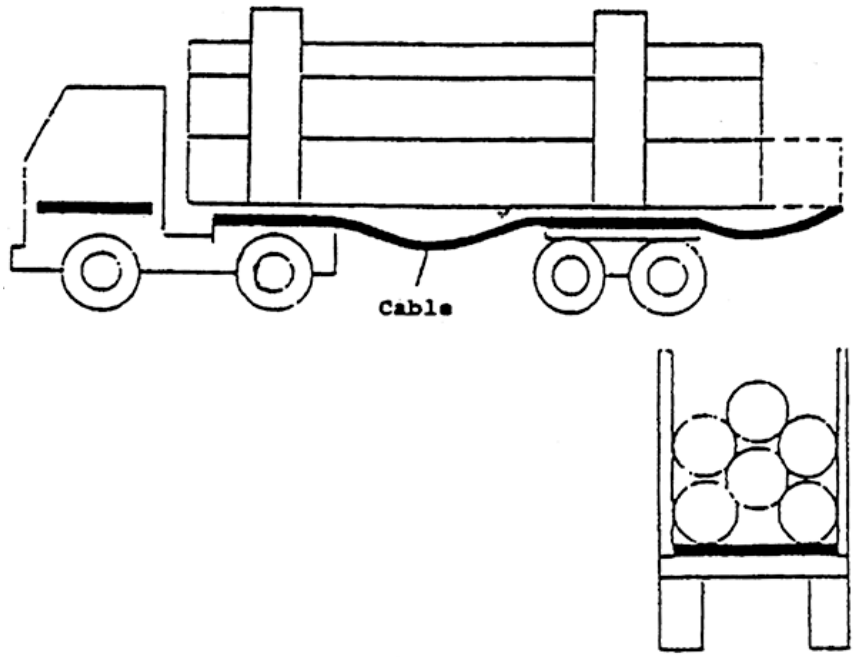
Ejemplo 1



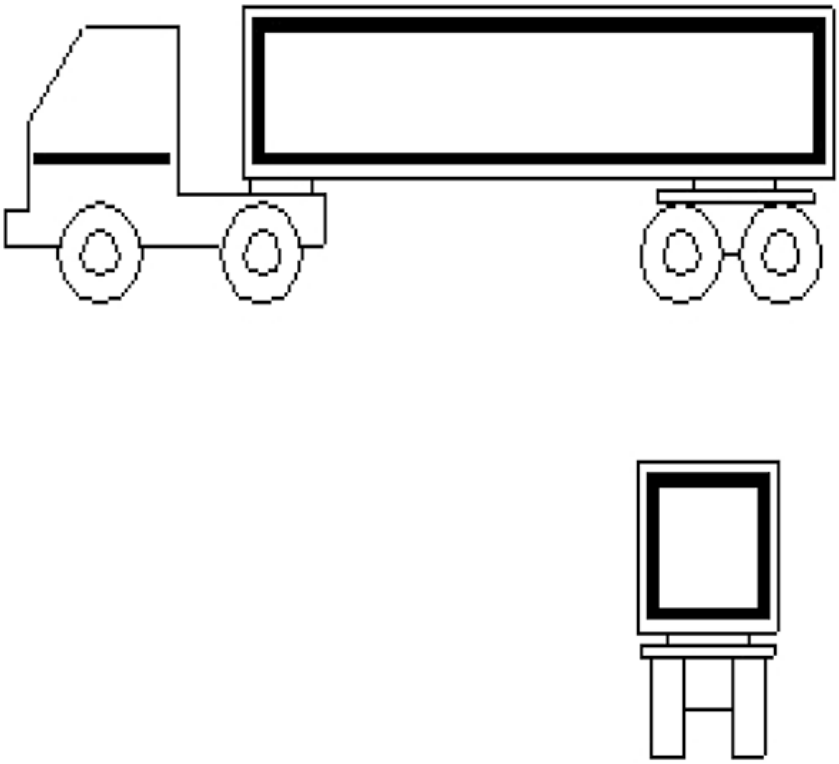
Ejemplo 2



Ejemplo 3



Ejemplo 4. Camión transportando una viga



[. . .]

§ 17

Orden FOM/3386/2010, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 318, de 31 de diciembre de 2010
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2010-20146

La Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, encomienda a las Juntas Arbítrales del Transporte funciones de depósito y enajenación de mercancías en diversos supuestos, como son cuando surgen impedimentos al transporte o a la entrega de las mercancías transportadas, cuando corren riesgo de perderse o en algunos casos de impago del precio y los gastos del transporte.

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, se refiere asimismo a estas competencias de las Juntas, regula su ejercicio en los artículos 10, 11 y 12 y en el artículo 9.11 habilita al Ministro de Fomento para dictar las reglas procedimentales que sean necesarias.

De acuerdo con esta autorización, por Orden de 30 marzo de 2001 se establecieron normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías. La citada Ley 15/2009 ha modificado los supuestos y términos en que procede el depósito y la enajenación de las mercancías, lo que hace conveniente sustituir la Orden de 30 de marzo de 2001 y, al mismo tiempo, actualizar algunas de sus normas teniendo en cuenta la experiencia en su aplicación.

Por otra parte, en la misma línea que la norma que se sustituye, no se estima conveniente establecer una regulación minuciosa del procedimiento, sino únicamente algunas reglas mínimas y flexibles que sirvan de orientación a las Juntas en el ejercicio de estas funciones.

En su virtud, con la aprobación previa del Vicepresidente Tercero del Gobierno y Ministro de Política Territorial y Administración Pública, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

Esta orden tiene por objeto establecer las normas por las que ha de regirse el ejercicio de las funciones de depósito y enajenación de mercancías por las Juntas Arbitrales del Transporte.

Artículo 2. *Supuestos en los que procede el depósito de las mercancías.*

Las Juntas Arbitrales del Transporte podrán actuar como depositarias de las mercancías transportadas en los siguientes supuestos:

a) Cuando, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, el porteador retenga las mercancías por impago del precio u otros gastos en los que haya incurrido con ocasión del transporte. En este caso, la solicitud de depósito y enajenación deberá presentarse ante la Junta en el plazo máximo de diez días naturales desde que se retuvo la mercancía.

b) Cuando surjan impedimentos al transporte y no puedan solicitarse instrucciones al cargador o éste no las diera.

c) En caso de no realizarse la entrega por no hallarse el destinatario en el domicilio indicado en la carta de porte, por no hacerse cargo de la mercancía en las condiciones establecidas en el contrato, por no realizar la descarga correspondiéndole hacerlo o por negarse a firmar el documento de entrega, si no fuera posible para el transportista solicitar nuevas instrucciones o no se le dieran.

d) Cuando las mercancías transportadas corran riesgo de perderse o de sufrir daños graves, sin que hubiera tiempo para realizar la entrega ni para que sus dueños dispusieran de ellas o dieran instrucciones al respecto.

Artículo 3. *Supuestos en los que procede la enajenación de las mercancías.*

El porteador podrá solicitar la enajenación de las mercancías por las Juntas Arbitrales del Transporte en los siguientes casos a que se refiere el artículo anterior:

a) En el previsto en la letra a), de retención de las mercancías por impago del precio del transporte, siempre que la solicitud de enajenación se formalice en un plazo de diez días naturales desde el momento de la retención.

b) En los supuestos previstos en las letras b) y c), de impedimentos al transporte o a la entrega, cuando los gastos de custodia sean excesivos en relación con el valor de la mercancía o cuando en un plazo razonable el porteador no haya recibido de quien tiene el poder de disposición sobre las mercancías instrucciones en otro sentido, cuya ejecución resulte proporcionada a las circunstancias del caso.

c) En el supuesto contemplado en la letra d) podrán enajenarse las mercancías en todos los casos.

Artículo 4. *Responsabilidades.*

El que promueva la actuación de la Junta deberá responder de todos los gastos causados por el depósito y, en su caso, la enajenación o el arrojo de las mercancías, sin perjuicio de su derecho al reintegro.

Las actuaciones de las Juntas Arbitrales dirigidas al depósito y enajenación de mercancías, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, no prejuzgarán la resolución de los posibles conflictos jurídicos que en relación con el cumplimiento del contrato de transporte o de cualquier otra naturaleza pudieran suscitarse. La reparación de los posibles daños indebidos que tales actuaciones pudieran causar será por cuenta de quien hubiera promovido la actuación de la Junta.

Artículo 5. *Iniciación del procedimiento.*

1. La solicitud de depósito y, en su caso, enajenación de las mercancías deberá formularse por persona legitimada, mediante escrito dirigido a la Junta en el que se contengan, al menos, los siguientes datos:

a) Identificación del solicitante (nombre o razón social y domicilio).

b) Identificación y domicilio del destinatario.

c) Descripción del envío de la forma más completa y detallada posible; así como, en su caso, indicación de su valor según factura comercial o albarán.

d) Identificación del cargador u operador del transporte con quien se hubiera contratado.

e) Características principales del contrato de transporte concertado, fundamentalmente lo convenido sobre lugar de entrega, pago, plazo del transporte y pacto sobre la descarga.

f) Motivo por el que se solicita el depósito y, en su caso, la enajenación de las mercancías.

2. La solicitud se deberá acompañar de los siguientes documentos o pruebas:

a) En su caso, la carta de porte u otro documento que sirva de prueba de las condiciones contractuales.

b) Acreditación de los impedimentos al transporte o a la entrega, o del impago del precio o gastos del transporte, o del estado de las mercancías, según el motivo por el que se solicite la actuación de la Junta.

c) Cualquier otro documento de que disponga el solicitante para justificar su pretensión.

3. La solicitud no se admitirá cuando no se trate de alguno de los supuestos previstos en el artículo 2.

4. El solicitante del depósito podrá desistir del mismo en cualquier momento del procedimiento haciéndose cargo de los gastos causados.

Artículo 6. *Acuerdos y actos.*

1. Las Juntas adoptarán los acuerdos por mayoría simple de sus miembros, dirimiendo los empates el voto de calidad del Presidente. La inasistencia de cualquiera de los miembros de la Junta, con excepción del Presidente, no impedirá que se adopte el acuerdo.

El Presidente de la Junta podrá encomendar las funciones que le atribuyen los artículos 7, 8, 9.1, 10.1, 11.1, 14.2, y 15.1 a alguno de los Vocales que pertenezcan a la Administración Pública o al Secretario.

2. Las notificaciones de los acuerdos y actos adoptados en relación con los procedimientos regulados en esta orden se practicarán conforme a lo dispuesto en los artículos 58 y 59 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 7. *Comprobación de las mercancías.*

El Presidente de la Junta, previa o simultáneamente a la constitución del depósito, deberá comprobar las mercancías, mediante examen de las mismas en el lugar en que se encuentren almacenadas o bien disponiendo que sean trasladadas, para este trámite, al lugar donde vaya a constituirse el depósito o próximo a él.

La comprobación tendrá por objeto verificar el tipo y las características de las mercancías cuyo depósito se solicita, su estado de conservación y la concordancia de estos extremos con los que, en su caso, consten en la carta de porte u otro documento que se hubiera aportado.

Si la clase, el estado o las características de las mercancías desaconsejaran o impidieran llevar a cabo el depósito, podrá desecharse éste, notificándoselo al solicitante.

Caso de tratarse de mercancías que se encuentren en mal estado para el uso o consumo se procederá a su arrojo o destrucción levantándose el correspondiente acta. En caso de estimarse necesario podrá solicitarse previamente informe al órgano de la Administración Pública con competencias relacionadas con la clase de mercancía de que se trate.

Artículo 8. *Locales y medios auxiliares.*

El depósito se realizará, en su caso, en los locales de los que disponga la Junta, de conformidad con lo previsto en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Cuando la Junta no disponga de locales y existan razones que lo justifiquen, el Presidente de la Junta, con la conformidad del solicitante, podrá decidir que el depósito se lleve a cabo en el propio establecimiento o locales de los que éste disponga, responsabilizándole de su custodia y conservación, sin perjuicio de su derecho a percibir por esta labor de custodia y depósito el importe de los gastos ocasionados, de acuerdo con lo previsto en los artículos siguientes.

La empresa o entidad que se haga cargo de las mercancías en depósito, manifestará las tarifas, que deberán ser conformes con los usos comerciales y aceptadas por el Presidente de la Junta, así como el coste diario del seguro que cubra los distintos riesgos de pérdida o deterioro de las mercancías depositadas.

Cuando no exista disponibilidad de locales adecuados para el depósito de las mercancías de que se trate, podrá denegarse el mismo.

Artículo 9. *Audiencia y alegaciones.*

1. El Presidente de la Junta, previamente a la constitución del depósito, siempre que las circunstancias del caso lo permitan, se dirigirá simultáneamente al cargador y al destinatario, notificándoles la solicitud, así como, en su caso, la cantidad reclamada, remitiéndoles el escrito de solicitud de iniciación de las actuaciones. En dicha notificación se concretará el plazo para que manifiesten ante la Junta lo que a su derecho convenga, plazo que no excederá de diez días.

En su caso, al destinatario se le indicará que, en el mismo plazo a que se refiere el párrafo anterior, podrá satisfacer el precio y los gastos del transporte de las mercancías recibidas o cuya entrega se pretende. Igualmente, podrá manifestar que acepta y recibe las mercancías contra la constitución de un aval o garantía del precio y los gastos del transporte.

2. En el plazo a que se refiere el apartado anterior, el consignatario y el cargador podrán oponerse al depósito y, en su caso, a la enajenación de las mercancías cuando ésta tuviera por objeto el pago del precio y los gastos del transporte, alegando alguno de los siguientes motivos:

a) Que el precio y los gastos del transporte han sido pagados con anterioridad.

b) Que se pactó el pago aplazado del precio del transporte.

c) Que la carta de porte o el documento en el que consten los datos contractuales son falsos.

d) Que el destinatario, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 54 de la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, ha ejercitado su derecho a rehusar las mercancías porque el porteador sólo le ha entregado una parte de las que componen el envío y no pueda usarlas sin las no entregadas, o cuando resulten inútiles para su venta o consumo como consecuencia de las averías.

e) Cualquier otro que legalmente pueda resultar admisible.

3. La alegación de cualquiera de dichas causas deberá ser acreditada documentalmente o mediante cualquier otro medio de prueba admitido en derecho. La Junta valorará la documentación y pruebas aportadas y, en su caso, acordará la realización de cuantas otras estime pertinentes para resolver la petición.

4. Si la Junta estimare que concurre alguna de las circunstancias a que se refiere el apartado 2, podrá acordar el levantamiento o la no constitución del depósito y el archivo de las actuaciones, notificándoselo a los afectados.

5. Cuando el destinatario o el interesado en la entrega presente aval o garantía que cubra suficientemente el precio y los gastos del transporte, se levantará el depósito y, en su caso, continuará la tramitación de la controversia sobre el precio y los gastos del transporte como procedimiento arbitral o el que resulte procedente.

Artículo 10. *Acta de depósito.*

1. El acta deberá ser suscrita por el Presidente de la Junta, por el representante de la empresa o entidad colaboradora que se haga cargo del depósito, por el transportista o persona que interese el depósito y, en general, por cualquier persona que concurra al acto y acredite tener interés legítimo en el mismo.

2. El acta de depósito expresará:

a) El lugar, fecha y hora en que se extiende, así como la relación de las personas que concurren al acto y el carácter o condición con que intervienen.

b) La descripción de las mercancías depositadas, con el máximo detalle posible respecto de su número, clase, especies, tipo de embalajes, peso u otra unidad de medida, así como la concordancia o no de todos estos extremos con los que constan en la carta de porte o, en su caso, en el documento que se hubiera aportado.

c) El estado general de conservación de las mercancías y de su embalaje y, en caso de estimarse necesario, las conclusiones del informe pericial encargado al efecto sobre el estado, la calidad o cantidad de las mercancías.

d) El precio de las mercancías que, en su caso, figure en el albarán de entrega, factura comercial o en la carta de porte.

e) Cualquier otra observación que indiquen las personas que concurren al acto y que sea procedente a juicio del representante de la Junta Arbitral.

f) La firma de las personas que intervienen en el acto.

Artículo 11. *Pago de los gastos del depósito.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 9, ningún depósito podrá ser levantado sin la autorización expresa del Presidente de la Junta y sin el previo pago de los gastos devengados.

2. El levantamiento del depósito, a instancia de la persona que lo interesó o de quien tuviera interés legítimo y satisfaga la totalidad de gastos, derechos y honorarios que se hayan devengado se reflejará bien en un acta extendida a estos efectos, o bien como diligencia expresa en el acta de depósito, incluyendo en uno u otro caso la oportuna liquidación de gastos, derechos u honorarios.

En ambos casos se facilitará a los firmantes copia del acta de depósito o de levantamiento del mismo.

Artículo 12. *Peritaciones.*

1. El Presidente de la Junta, si considera necesaria su intervención, designará un perito procurando que la designación recaiga en alguno de los técnicos que presten servicios en la Administración a la que se encuentra adscrita o a alguna otra entidad que esté cualificada para ello. En otro caso, podrá acudir a las listas de peritos elaboradas por los órganos judiciales. El perito podrá ser propuesto por las partes de mutuo acuerdo.

2. Si el perito fuera personal de la Administración se designará al que corresponda, según la clase de mercancías a peritar y las necesidades y reglas del servicio previamente establecidas. El cargo y la prestación de la peritación serán obligatorios para dicho perito administrativo.

3. Si el perito fuera un profesional, técnico o experto no vinculado a la Administración se designará, salvo que existan circunstancias extraordinarias que justifiquen la designación de una persona concreta, entre los que tengan su residencia en la localidad donde se encuentren las mercancías a peritar o en la más próxima.

4. La notificación de la designación se efectuará por el procedimiento más rápido posible y dejando constancia de la misma.

El perito deberá contestar, aceptando o rechazando la designación, en el plazo que se determine en la notificación. Transcurrido este plazo sin contestación o con rechazo del encargo se procederá a designar otro perito.

5. El Presidente de la Junta debe indicar al perito las materias concretas sobre las que ha de versar su informe y el plazo máximo para realizarlo.

El perito, en su informe, deberá detallar los siguientes extremos:

a) Características de las mercancías, incluyendo todos los detalles que fueran necesarios o relevantes sobre su estado de conservación y su futura enajenación.

b) Si los bienes son enajenables por partes, sin menoscabo de su valor, o deben venderse en su conjunto.

c) Cuando no sea necesaria la venta de toda la mercancía, la parte de la misma que es más fácilmente enajenable para alcanzar el importe que se desea obtener.

d) Valor en venta o de mercado de dichos bienes.

e) Otros aspectos que sea necesario conocer y así se le indique.

Artículo 13. *Subasta.*

1. La procedencia de la subasta de las mercancías será acordada por la Junta. El procedimiento a seguir y su publicidad serán los que se estimen convenientes por la misma, atendiendo, primordialmente, al valor de los bienes a subastar.

La subasta se realizará normalmente por el sistema de puja abierta, si bien podrá realizarse por el sistema de plica cerrada cuando así lo acuerde expresamente la Junta.

2. En el acuerdo sobre la procedencia de la subasta, la Junta determinará la fecha para la celebración de la primera y, caso de ser necesarias, la segunda y tercera subastas.

3. El tipo de licitación para la primera subasta será el precio de las mercancías fijado en la valoración que al efecto se realice. Para la segunda subasta el tipo de licitación será del 75 por 100 de la primera y para la tercera bastará con que cubra la deuda y los gastos.

4. Cuando así lo determine el Presidente de la Junta, los licitadores deberán depositar al inicio de la subasta una fianza que no podrá exceder del 10 por 100 del valor de licitación, siéndoles devuelta a la conclusión de la misma si no resultan adjudicatarios de los bienes.

5. El anuncio de subasta se expondrá necesariamente en el tablón de anuncios que, a estos efectos, tenga la Junta en su sede y se enviará, para su difusión, a las instituciones, asociaciones y entidades con interés en la materia. Si el valor previsible a obtener en la licitación lo permitiera, podrán publicarse, además, anuncios en los correspondientes boletines oficiales.

6. El anuncio de subasta contendrá necesariamente los siguientes extremos:

a) Referencia al expediente y al acuerdo de la Junta de enajenar las mercancías depositadas por el procedimiento de subasta pública.

b) Descripción sumaria de las mercancías u objetos de que se trata, con su contraseña de identificación, lugar donde se encuentran depositadas y valoración de las mismas.

c) Lugar, día y hora de la subasta.

d) Tipos de licitación de la subasta.

e) En su caso, fianza en metálico que deben depositar los licitadores.

7. El acto de la subasta será público. Actuarán como Presidente y Secretario de la Mesa los de la Junta o los Vocales miembros de la Administración que aquél designe.

Se iniciará la subasta con la enumeración y detalle de los bienes que son objeto de la misma, así como del tipo de licitación.

Los licitadores que deseen participar depositarán, en su caso, la fianza a que se refiere el apartado 4.

Por el Presidente de la Mesa se admitirán las ofertas que cubran el tipo y las sucesivas que vayan mejorando a las anteriores formuladas, hasta el momento en que nadie mejore la última postura, declarándose adjudicatario de los bienes a su autor.

El Secretario levantará acta y dará fe de todo lo actuado, el acta de la subasta será firmada por la Mesa, por el adjudicatario, si lo hubiere, y por cuantos otros licitadores lo deseen.

8. Dentro del siguiente día hábil a la celebración de la subasta, el adjudicatario deberá acreditar ante la Junta el pago del precio de remate. Dicho pago sólo se podrá efectuar en metálico o por medio de cheques conformados por la entidad financiera librada.

De no verificarse el pago en la forma y fecha indicadas, el adjudicatario perderá su derecho, así como, en su caso, la cantidad depositada como fianza previa a la licitación.

Con el importe del precio de remate la Junta pagará los gastos soportados por ella como consecuencia de estas actuaciones, los de peritación y las cantidades que, en su caso, se adeuden a las entidades depositarias colaboradoras.

Una vez liquidados dichos gastos, pagará las cantidades obtenidas a las personas que tengan acreditado su derecho, según el procedimiento que se haya instado, acordando la consignación del resto.

Artículo 14. *Venta directa.*

1. La Junta sólo podrá acordar la venta directa de las mercancías en depósito, en los siguientes supuestos:

a) Cuando por la naturaleza, el estado de conservación de los bienes o por la concurrencia de un accidente u otra causa técnica sobrevenida, no sea posible promover la subasta sin riesgo de que las mercancías se pierdan.

b) Cuando hubiera resultado desierta la subasta regulada en el artículo anterior o el postor hubiera renunciado a la adjudicación con pérdida, en su caso, de la fianza.

c) Cuando el escaso valor de las mercancías depositadas en relación con los gastos que previsiblemente generaría la concurrencia y licitación públicas, no aconseje promoverlas.

2. La Junta procurará que la venta de los bienes se efectúe por el precio más alto posible y que, al menos, el valor en venta sea superior al de los derechos y gastos que se deban satisfacer por las actuaciones que se practiquen.

Igualmente, la Junta adoptará las medidas necesarias para que la venta directa se lleve a cabo en el menor tiempo posible, procurando que se realice dentro de los diez días hábiles siguientes a aquél en que se adoptó el acuerdo de enajenación. La venta se formalizará por el Presidente de la Junta, que podrá delegar el ejercicio de esta función en el Secretario o en alguno de los Vocales miembros de la Administración Pública.

En el supuesto de que el precio ofrecido por el comprador directo no cubra el valor de los gastos y derechos a satisfacer, se ofrecerá al solicitante de la enajenación la propiedad de las mercancías depositadas, si ello fuera posible, corriendo por su cuenta los gastos en que se hubiera incurrido. Si el interesado no contesta en el plazo de tres días a la propuesta de entrega, se procederá a su venta directa al comprador inicial.

Frustrado el intento de venta directa y tratándose de mercancías de escaso o nulo valor, se podrá acordar su arrojo o su entrega al que instó la actuación de la Junta o al responsable de su almacenaje.

Artículo 15. *Aplicación del resultado de la venta.*

1. El Presidente de la Junta, una vez liquidados los gastos, pagará las cantidades obtenidas a las personas que tengan acreditado su derecho, según el procedimiento que se haya instado, acordando la consignación del resto.

2. Si el importe obtenido en la venta directa no alcanzase para pagar todos los gastos y derechos se guardará la siguiente prelación en los pagos:

a) Los gastos soportados por la Junta Arbitral como consecuencia de estas actuaciones.
b) Los derechos y gastos de peritación.
c) Los gastos de almacenaje y actividades complementarias a éste.
d) El precio y gastos del transporte.
e) Las paralizaciones ocasionadas al porteador.
f) Otras clases de gastos y derechos.

3. La Junta Arbitral levantará acta de la terminación de las actuaciones, haciendo constar las cantidades entregadas por los diferentes conceptos.

Artículo 16. *Enajenación por persona o entidad especializada.*

A petición del solicitante de la enajenación o del propietario de las mercancías, con el consentimiento del solicitante y cuando las características de éstas así lo aconsejen, la Junta podrá acordar que la enajenación se realice por medio de persona o entidad especializada, pública o privada. Cuando así se disponga, la enajenación se acomodará a las reglas y usos de la entidad que enajene, siempre que no sean incompatibles con la adecuada protección de los intereses de las partes.

El acuerdo de la Junta sobre la realización de la enajenación en esta forma determinará el plazo máximo para llevarla a efecto, que no podrá exceder de tres meses, y la cuantía de la caución que se exigirá a la persona o entidad especializada para responder del cumplimiento del encargo. No se exigirá caución cuando la enajenación se encomiende a una Entidad Pública. En el mismo acuerdo se concretarán las condiciones en que deberá realizarse la enajenación de manera que pueda obtenerse el mayor precio posible.

Cuando hubiera transcurrido el plazo señalado por la Junta para realizar la enajenación sin haberse llevado a cabo, quedará revocado el encargo y la caución se aplicará a los fines de la enajenación.

Realizada la enajenación, la Junta procederá con las cantidades obtenidas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13.8 ó, en su caso, en el artículo 15.

Artículo 17. *Plazos y Recursos.*

1. Las resoluciones sobre la procedencia de la constitución del depósito y de la enajenación de las mercancías deberán adoptarse en el plazo máximo de seis meses desde que se presentó la solicitud.

2. Las resoluciones adoptadas por las Juntas Arbitrales en el ejercicio de las competencias reguladas en esta orden pondrán fin a la vía administrativa, pudiendo interponerse contra las mismas recurso contencioso-administrativo.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Se deroga la Orden de 30 marzo de 2001 por la que se establecen normas para la realización por las Juntas Arbitrales del Transporte de funciones de depósito y enajenación de mercancías.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 18

Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. [Inclusión parcial]

Ministerio de Justicia e Interior
«BOE» núm. 199, de 20 de agosto de 1994
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1994-19268

La Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en su disposición adicional tercera, dispone la adecuación a la misma de las normas reguladoras de los distintos procedimientos administrativos.

Los procedimientos vigentes en materia de transportes terrestres, aviación civil y marina mercante reclaman, por la singularidad de la regulación de estos sectores, una adecuación en puntos concretos relativos, fundamentalmente, a los efectos de los actos presuntos y al ejercicio de la potestad sancionadora.

En el marco, por tanto, de la Ley 30/1992, se introducen en ellos determinadas innovaciones para garantizar la mejor ordenación de los distintos servicios de transporte y la seguridad de los diferentes tráficos, así como la correcta utilización del dominio público que a ellos se vincula. Estas medidas de adecuación de los procedimientos se acompañan de algunas normas complementarías para resolver problemas concretos o regular con carácter transitorio los mismos, hasta tanto se produce el desarrollo reglamentario de determinadas leyes sectoriales. Entre estas normas de carácter complementario y transitorio figuran las referentes a carreteras, cuya Ley, de 29 de julio de 1988, se encuentra en este supuesto, que vienen a regular los efectos de los actos presuntos, aspecto éste que, por recibir el mismo tratamiento que el previsto para los distintos sectores del transporte, tiene perfecto encaje en el presente Real Decreto.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, con la aprobación del Ministro para las Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de agosto de 1994,

DISPONGO:

[. . .]

Artículo 2.

1. Las solicitudes de otorgamiento, visado o modificación de autorizaciones previstas en la legislación de Ordenación de los Transportes Terrestres, que no hayan sido resueltas en el plazo de cinco meses desde la fecha de su presentación. podrán entenderse desestimadas a efectos de lo dispuesto en los artículos 43 y 44 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. La extinción de las autorizaciones para la realización de transporte por carretera y actividades auxiliares y complementarias del mismo, se producirá automáticamente cuando se incumpla la obligación de solicitar el correspondiente visado, aportando la documentación exigible, de acuerdo con las normas sustantivas de ordenación del transporte terrestre.

3. Contra las resoluciones de los procedimientos de otorgamiento, visado, modificación o extinción de autorizaciones de transporte por carretera y actividades auxiliares y complementarias del mismo podrá interponerse recurso ordinario. Los recursos, en el caso de que las resoluciones sean de competencia de órganos de la Administración del Estado, serán resueltos por el Director general del Transporte Terrestre. Si correspondiera a éste la competencia, los recursos serán resueltos por el Secretario general para los Servicios de Transportes.

Contra las resoluciones de los procedimientos relativos a las autorizaciones previstas en el artículo 235 y el Título VIII del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres podrá interponerse recurso ordinario cuando la competencia para resolver corresponda a los Gobernadores civiles o Delegados del Gobierno; en estos casos los recursos serán resueltos por el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. En los casos en que la competencia para resolver los procedimientos corresponda al Director general del Transporte Terrestre, las resoluciones pondrán fin a la vía administrativa.

[. . .]

Disposición adicional única.

Sin perjuicio de las peculiaridades previstas en el presente Real Decreto y en los anexos que se aprueban, se aplicarán las normas correspondientes de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y, en su caso, las contenidas en las disposiciones que, con carácter general, regulen el procedimiento para el otorgamiento o extinción de las autorizaciones o el sancionador, según proceda.

Disposición transitoria única.

1. Los procedimientos incluidos en el ámbito de aplicación del presente Real Decreto iniciados con anterioridad a su entrada en vigor se regirán por la normativa anterior.

2. A las resoluciones de los citados procedimientos en materia de autorizaciones y concesiones adoptadas con posterioridad a la entrada en vigor del presente Real Decreto se les aplicará el sistema de recursos establecido en el capítulo II del Título VII de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. La exigencia de motivación de las autorizaciones contenida en el Real Decreto 1778/1994, por el que se adecuan a la Ley 30/1992 las normas reguladoras de los procedimientos de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones no será de aplicación, al otorgamiento, visado o modificación de las autorizaciones previstas en la legislación de Ordenación de los Transportes Terrestres, hasta el 1 de enero de 1995 salvo en los supuestos directamente previstos por el artículo 54 de la citada Ley 30/1992.

[. . .]

§ 19

Orden FOM/1353/2005, de 9 de mayo, por la que se regula el Comité Nacional del Transporte por Carretera. [Inclusión parcial]

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 117, de 17 de mayo de 2005
Última modificación: 20 de febrero de 2019
Referencia: BOE-A-2005-7982

[. . .]

Artículo 2. *Estructura del Departamento de Transporte de Mercancías.*

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 57 del ROTT, el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, se estructura en las siguientes secciones:

a) Sección de transporte público nacional de mercancías.
b) Sección de transporte público internacional de mercancías.
c) Sección de operadores de transporte de mercancías.
d) Sección de centros de transporte y logística de mercancías.

2. Formarán parte de cada una de las secciones reseñadas anteriormente las asociaciones que así lo soliciten siempre que cumplan alguna de las dos siguientes condiciones:

a) Que la suma de sus socios sea, al menos, del 6 por 100 del total de los socios afiliados al conjunto de las asociaciones que hayan de formar parte de la sección de que se trate.
b) Que sus socios sean titulares, al menos, del 6 por 100 del total de las autorizaciones que correspondan al conjunto de los socios afiliados a las asociaciones que hayan de formar parte de la sección de que se trate.

A los efectos previstos en este número y en el artículo 3, en la sección de transporte público internacional de mercancías se tendrán en cuenta el número de empresas miembro de cada asociación y el número de autorizaciones internacionales o copias autorizadas de que sean titulares, tanto si se trata de licencias comunitarias como de otras autorizaciones bilaterales o multilaterales, siempre que tengan validez temporal para una pluralidad de viajes. Respecto a las autorizaciones bilaterales al viaje se computarán, con un valor 15 veces inferior a las anteriores, las obtenidas en el año en que se realice la renovación del Comité hasta la fecha en que se publique la resolución convocando a las asociaciones para que acrediten su representatividad.

Por su parte, la representatividad de las asociaciones de operadores de transporte se determinará en función del número de empresas asociadas y del número de trabajadores que estas tengan en situación de alta en el régimen que corresponda de la Seguridad Social.

[. . .]

§ 20

Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 5, de 5 de enero de 2013
Última modificación: 20 de febrero de 2019
Referencia: BOE-A-2013-154

El artículo 222 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, fue desarrollado en lo que a documentos de control administrativo se refiere por la Orden FOM/238/2003, de 31 de enero, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera.

La aprobación de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, ha venido, entre otras cosas, a prestar especial atención a la determinación de los sujetos intervinientes en el contrato de transporte y a clarificar la posición de aquéllos que intermedian en la contratación, consagrando en líneas generales la obligación de contratar en nombre propio y a asumir la posición del porteador. Del mismo modo, la Ley aborda la intervención de varios sujetos por vía de la subcontratación en el transporte.

Así, se estima conveniente revisar el contenido de las normas reguladoras de la documentación de control, adecuándolas a la nueva realidad jurídica, de forma que se clarifiquen los sujetos obligados a documentar los envíos en los que se materializan los contratos de transporte público de mercancías, así como su responsabilidad.

Asimismo, también se ha considerado adecuado revisar el contenido de la documentación de control. En este sentido, se han reducido el número de datos que se ha de incluir en el documento de control, con la finalidad de contar con un documento sencillo y de fácil elaboración, pero que, al mismo tiempo, sea eficaz y permita que los órganos administrativos competentes tengan una adecuado conocimiento de las operaciones mercantiles que están obligados a inspeccionar y controlar.

Durante la tramitación del proyecto se ha solicitado el informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, así como de los órganos competentes en materia de transporte de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla.

En su virtud, de conformidad con la autorización contenida en la disposición adicional undécima del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, dispongo:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

Esta orden tiene por objeto establecer el documento administrativo de control exigible en los transportes públicos de mercancías por carretera, que deberá formalizarse en relación

con cada envío en que se materialicen los correspondientes contratos de transporte, en ejecución de lo dispuesto en el artículo 222 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Artículo 2. *Exenciones.*

1. Lo dispuesto en esta orden no será de aplicación a los siguientes tipos de transporte:

a) Transportes para cuya realización no resulte preceptiva la previa obtención de un título habilitante expedido por la Administración, conforme a lo que se dispone en las normas de ordenación del transporte terrestre.
b) Transportes de mudanza.
c) Transportes de vehículos accidentados o averiados en vehículos especiales.
d) Servicios de paquetería y cualesquiera otros similares que impliquen la recogida o reparto de envíos de mercancías consistentes en un reducido número de bultos que puedan ser fácilmente manipulados por una persona sin otra ayuda que las máquinas o herramientas que lleve a bordo el vehículo utilizado.

2. En aquellos supuestos en los que el transporte se documente en una carta de porte u otra documentación acreditativa ajustada a la legislación nacional, de la Unión Europea o internacional vigente en la materia, ésta servirá como documento de control administrativo siempre que contenga todos los datos recogidos en el artículo 6 de esta orden.

Artículo 3. *Naturaleza jurídica del documento de control.*

1. El documento de control es un documento de naturaleza administrativa, que deberá llevarse a bordo del vehículo acompañando a las mercancías en su desplazamiento.
2. En los contratos de transporte continuado, existirán tantos documentos de control como envíos se realicen que sean fruto de aquél.

Artículo 4. *Sujetos obligados a documentar los envíos.*

Estarán obligados a la formalización del documento de control:

a) El transportista efectivo, que es la persona, física o jurídica, titular de la autorización a cuyo amparo se realiza materialmente el transporte.
b) El cargador contractual que es la persona, física o jurídica, que contrata directamente con el transportista efectivo el transporte del envío, ya sea el cargador efectivo o bien otro transportista, una cooperativa o sociedad de comercialización, una agencia de transporte, un transitario, un almacenista-distribuidor, un operador logístico o cualquier otro que contrate habitualmente transporte o intermedie habitualmente en su contratación.

Artículo 5. *Formato del documento de control.*

El documento de control será de libre edición, pudiendo ajustarse al modelo, formato y denominación que más convenga.

Artículo 6. *Contenido del documento de control.*

El documento de control deberá contener, al menos, los siguientes datos de carácter esencial:

a) Nombre o denominación social, NIF y domicilio del cargador contractual.
b) Nombre o denominación social y NIF del transportista efectivo.
c) Lugar de origen y destino del envío objeto del transporte.
d) Naturaleza y peso de la mercancía transportada. En los supuestos en que, por razón de las circunstancias en que se produzca la carga del vehículo, resulte de difícil determinación el peso exacto de la mercancía que se va a transportar, se buscará otro tipo de magnitud para determinar su peso.
e) Identificación de la autorización especial de circulación expedida por el órgano competente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, cuando el vehículo haya de circular amparado por una de estas autorizaciones.

f) Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.

g) Matrícula del vehículo utilizado en la realización del transporte. Cuando se trate de un conjunto articulado deberá hacerse constar tanto la matrícula del vehículo tractor como la del semirremolque o remolque arrastrado por este.

Si iniciada la operación de transporte se produjera un cambio de vehículo, esta circunstancia deberá hacerse constar en la documentación de control por la empresa de transportes.

h) Siempre que así lo soliciten los sujetos intervinientes se hará constar las observaciones, reservas, o cualquier otra indicación, que consideren útil.

Artículo 7. *Supuestos de responsabilidad.*

1. El cargador contractual y el transportista efectivo serán responsables de no formalizar el correspondiente documento de control. Idéntica responsabilidad se les atribuirá en los supuestos en los que no se lleve éste a bordo del vehículo, salvo que el cargador contractual pruebe que el documento fue emitido, en cuyo caso éste será eximido de responsabilidad.

2. El cargador contractual responderá de la inexactitud o falta de datos previstos en los apartados a), b), c) y d) del artículo anterior, así como aquellos otros que incluya en relación con el apartado g) del mismo precepto.

3. El transportista efectivo responderá de la inexactitud o falta de datos previstos en los apartados e) y f) del artículo anterior, así como aquellos otros que incluya en relación con el apartado g) del mismo precepto.

Artículo 8. *Emisión y número de ejemplares.*

Será obligatorio emitir dos ejemplares del documento de control. Uno quedará en poder del cargador contractual y otro en poder del transportista efectivo, debiendo este último llevarlo a bordo del vehículo durante el transporte del envío de que se trate.

Artículo 9. *Obligación de conservación.*

1. Los sujetos obligados a documentar los envíos conforme a lo previsto en esta orden, deberán conservar un ejemplar o copia del documento de control, a disposición de la Inspección de Transporte Terrestre, durante al menos un año.

2. La conservación de la documentación original o, en su caso, la de la copia, podrá realizarse en cualquier soporte siempre y cuando se mantenga íntegramente toda la información exigida en la presente orden y los datos sean legibles.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden FOM/238/2003, de 31 de enero, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera, la Orden de 3 de diciembre de 1992 por la que se determinan condiciones esenciales de las autorizaciones de transporte público de mercancías y de Agencias de transportes, a efectos de lo dispuesto en el artículo 200, en relación con el 198, c), y 201.8, del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, y la Resolución de 23 de julio de 1991, de la Dirección General del Transporte Terrestre, para la aplicación de la Orden de 25 de octubre de 1990, por la que se regulan los distintivos de los vehículos que realizan transportes, así como cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta orden.

Disposición final primera. *Modificación de la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital.*

1. No se exigirá la previa personación del interesado como requisito necesario para la realización de los trámites relacionados con la tarjeta de conductor, suprimiéndose, por tanto, la referencia «previa personación del interesado para acreditar su identidad y comprobar el cumplimiento de los requisitos» prevista en los artículos 4, 6, 7, 8 y 9 de la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital.

2. Se modifica el punto 2 del párrafo tercero del artículo 4 de la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital, cuyo contenido queda redactado en los siguientes términos:

> «2. Permiso de conducción en vigor de las clases B+E, C, Cl, D o D1, salvo cuando figure inscrito en el Registro de la Dirección General de Tráfico.»

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo del artículo 149.1.21.ª de la Constitución española que atribuye al Estado competencia exclusiva cuando el transporte terrestre discurra por más de una Comunidad Autónoma.

Disposición final tercera. *Facultad de desarrollo.*

El Director General de Transporte Terrestre adoptará las medidas necesarias para la ejecución de esta orden, así como para establecer las reglas de coordinación que resulten necesarias para su aplicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2 de 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.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 21

Orden FOM/2924/2006, de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 230, de 26 de septiembre de 2006
Última modificación: 6 de junio de 2018
Referencia: BOE-A-2006-16784

Esta norma pasa a denominarse **"Orden FOM/2924/2006, de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable"**, con efectos de 2 de enero de 2019, según establece el apartado 6.1 de la Orden FOM/606/2018, de 25 de mayo. Ref. BOE-A-2018-7511

El Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable, incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 96/35/CE, del Consejo, de 3 de junio, relativa a la designación y cualificación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas. El artículo 7 del citado real decreto obliga a los consejeros de seguridad a redactar un informe anual destinado a la dirección de la empresa sobre las actividades de la misma relativas al transporte de mercancías peligrosas y faculta al Ministro de Fomento para determinar el contenido mínimo del mismo.

En uso de esta facultad, por Orden de 11 de enero de 2001, se reguló el contenido mínimo del indicado informe anual. La experiencia en la aplicación de esta orden aconseja modificar algunos de los apartados en que se desglosaba el modelo que se incluía como anexo, así como las instrucciones para su cumplimentación. Aunque las modificaciones que se introducen son escasas, razones de claridad aconsejan sustituir íntegramente la citada Orden de 11 de enero de 2001 y sus anexos.

En su virtud, previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, dispongo:

Primero. *Contenido del informe anual.*

Se aprueba el contenido mínimo del informe anual que han de redactar los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable.

Con el fin de facilitar a las empresas el envío de la documentación relativa al informe anual, las Direcciones Generales de Transportes por Carretera y de Ferrocarriles, facilitarán, a través de la página Web del Ministerio de Fomento (www.fomento.es) el modelo informático para la realización y remisión del citado informe por este sistema.

Segundo. *Competencia para la redacción del informe anual.*

Los informes anuales los redactarán los consejeros de seguridad. Las empresas bajo la responsabilidad de las cuales se efectúen las operaciones de transporte, carga o descarga, independientemente de quien realice físicamente tales maniobras, remitirán dichos informes a las autoridades competentes.

El modelo de dicho informe se incluye como anexo I de esta orden.

El anexo II recoge las instrucciones para cumplimentarlo.

Tercero. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden del Ministerio de Fomento de 11 de enero de 2001 por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

Cuarto. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación, en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Informe anual del Consejero de Seguridad

Año del informe: .....

1. Identificación del consejero de seguridad y de la empresa.

1.1. Identificación del consejero de seguridad:

Apellidos del consejero de seguridad: .....
.....
Nombre del consejero de seguridad: ..... NIF: .....
Especialidad: .....
Modo de transporte: .....
Área de actividad: .....
Teléfonos de contacto: .....

1.2. Identificación de la empresa:

Denominación: .....
.....
CIF/NIF: ..... Domicilio social: .....
.....
Localidad: .....
Provincia: ..... Código Postal: .....
Teléfonos: ..... Fax: .....
Correo electrónico: .....
Domicilio actividad implicada (si fuera diferente): .....
.....
Localidad: .....
Provincia: ..... Código Postal: .....
Teléfonos: ..... Fax: .....
Correo electrónico: .....

2. Descripción de la actividad de la empresa implicada y de los modos de transporte:

- ❒ Operación Carga: Ferrocarril
- ❒ Operación Descarga: Transporte

3. Ámbito territorial de las actividades de la empresa cargadora:

	Comunidad	
❒	Autónoma	%
❒	Nacional	%
❒	Unión Europea	%
❒	Otros	%

4. Datos de las mercancías y de las operaciones implicadas:

Carga		
Clase	Cantidad	Localización por código postal
Total		

Descarga		
Clase	Cantidad	Localización por código postal
Total		

Transporte	
Clase	Cantidad

5. Modo de transporte utilizado:

❒ Ferrocarril %
❒ Otros %

6. Tipo de equipos de transporte utilizados por las empresas cargadoras:

❒ Contenedores
❒ Contenedores-Cisterna
❒ Envase/Embalaje
❒ GRG
❒ Cisternas
❒ Recipientes (Clase 2)
❒ Vagón Cisterna
Cisternas
❒ desmontables
❒ Otros

7. Relación de accidentes notificados, ocurridos durante el año, ya sea durante el transporte o durante las operaciones de carga o descarga:

Fecha	Lugar del accidente

8. Información general sobre las obligaciones del consejero de seguridad.

8.1. Formación:

Número de empleados en el centro de trabajo donde se realizan actividades implicadas: .....

Número de empleados relacionados con la actividad: .....

¿El personal implicado de la empresa ha recibido una formación adecuada? ❑ Sí ❑ No

¿Figura la formación recibida en el expediente del personal? ❑ Sí ❑ No

En caso negativo explicar motivos y medidas emprendidas por la empresa para subsanar esta deficiencia: .....
.....
.....
.....
.....

Descripción en su caso de los cursos de formación impartidos .....
.....
.....
.....
.....

8.2. Comprobaciones en relación con las actividades implicadas:

	Sí	No	No procede
1. ¿Se han comprobado los procedimientos encaminados a la observancia de las reglas sobre identificación de las mercancías peligrosas transportadas? Observaciones:	❑	❑	❑
2. ¿Se ha comprobado la valoración de las necesidades específicas relativas a las mercancías peligrosas, en la adquisición de medios de transporte? Observaciones:	❑	❑	❑
3. ¿Se han comprobado los procedimientos que permitan comprobar el material utilizado para el transporte o para las operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas?	❑	❑	❑

	Sí	No	No procede
Observaciones:			
4. ¿Se ha comprobado la aplicación de procedimientos de urgencia en caso de accidentes o incidentes que pueden afectar a la seguridad durante el transporte de mercancías peligrosas o durante las operaciones de carga o descarga? Observaciones:	❑	❑	❑
5. ¿Se ha comprobado la observancia de las disposiciones legales y la consideración de las necesidades específicas relativas al transporte de mercancías peligrosas en lo referente a la elección y utilización de subcontratistas o terceros intervinientes? Observaciones:	❑	❑	❑
6. ¿Se ha comprobado que el personal encargado del transporte de mercancías peligrosas o de la carga o descarga de dichas mercancías dispone de procedimientos de ejecución y de consignas detalladas? Observaciones:	❑	❑	❑
7. ¿Se ha comprobado la realización de acciones de sensibilización acerca de los riesgos ligados al transporte de mercancías peligrosas o a las operaciones de carga o descarga de dichas mercancías? Observaciones:	❑	❑	❑
8. ¿Se han comprobado la aplicación de procedimientos de comprobación con objeto de garantizar la presencia, a bordo de los medios de transporte, de los documentos y de los equipos de seguridad que deban acompañar a los transportes, y la conformidad de dichos documentos y equipos con la normativa? Observaciones:	❑	❑	❑
9. ¿Se ha comprobado la aplicación de procedimientos de comprobación, con objeto de garantizar la observancia de las reglas relativas a las operaciones de carga y descarga? Observaciones:	❑	❑	❑
10. ¿Se han aplicado los medios adecuados para evitar la repetición de accidentes, incidentes o infracciones graves? Observaciones:	❑	❑	❑

ANEXO II

Instrucciones para cumplimentar el informe

1. Identificación del consejero de seguridad y de la empresa

1.1 Identificación del consejero de seguridad: Se indicarán los datos identificativos de el/los consejero/s de seguridad expresándose, en su caso, la especialidad (explosivos, radiactivos, etc.) y el modo de transporte para el cual ha obtenido la titulación, así como en el caso de que el consejero de seguridad tenga encomendada un área concreta de actuación (maniobras de carga, descarga, etiquetado, etc.) el área de actividad de la cual es responsable y sus teléfonos de contacto.

1.2 Identificación de la empresa: Se indicarán el nombre o razón social de la empresa así como su CIF o NIF, domicilio, provincia, población, código postal, teléfonos, fax, correo electrónico, pudiéndose también indicar cualquier otro medio de comunicación existente. Tanto de la sede social como de los centros de trabajo para los que se hace el informe.

El informe anual será único por empresa, esto es, por número de identificación fiscal. En él se deberán incluir todas las actividades ejecutadas por una determinada empresa, independientemente de la sucursal o sede que las realice.

Sólo se admitirá un informe anual por empresa y número de identificación fiscal.

La adscripción del consejero de seguridad en el informe anual no exime a la empresa del cumplimiento de la obligación de la comunicación que se recoge en el apartado A) del artículo 9 del Real Decreto 1566/1999.

2. Descripción de la actividad implicada y de los modos de transporte

Se indicarán la/s actividad/es desarrolladas por la empresa para la que se hace el informe y el/los modo/s de transporte en los que se transporta la mercancía. A estos efectos, las empresas transportistas de carga fraccionada o agencias de transporte en su caso, se considerará, en principio, que realizan el transporte y la carga y la descarga en las instalaciones donde se produce el grupaje de mercancía.

3. Ámbito territorial de la actividad de la empresa cargadora

Este apartado sólo será cumplimentado cuando se trate de empresas que realicen la carga de las mercancías peligrosas.

Se deberá especificar la cantidad de mercancía, en porcentaje del total anual, y el ámbito territorial en el que se haya realizado el transporte.

Cuando el informe afecte a distintos centros de trabajo de la misma empresa, situados en diferentes Comunidades Autónomas, deberán confeccionarse tantos cuadros como centros de carga por Comunidad Autónoma disponga la empresa.

4. Datos de las mercancías y de las operaciones implicadas

En relación con las mercancías cargadas por las empresas cargadoras, descargadas por las empresas descargadoras o transportadas por las empresas transportistas se indicará su clase, de acuerdo con las clasificaciones que figuran en el ADR y en el RID y la cantidad, utilizándose como unidad de medida la tonelada, redondeándose por exceso o por defecto al céntimo más próximo. Igualmente se indicará el código postal del lugar donde se produzca la operación de carga o descarga, entendiéndose por localización de la descarga el punto de entrega de la mercancía, y las cantidades totales de mercancía cargada o descargada.

En el caso de repartos múltiples o venta en ruta, bastará con la indicación de los códigos postales provinciales.

Las operaciones de carga o descarga realizadas fuera del territorio nacional no deberán incluirse. Las empresas transportistas de carga fraccionada o agencias de transporte, en su caso, deberán cumplimentar estos cuadros con las indicaciones sobre las materias y la localización de los establecimientos donde se produzcan maniobras de grupaje o fraccionamiento de la carga.

Igualmente, las empresas de carga o descarga, relacionarán las operaciones realizadas por códigos postales, cantidad y clase, en cada uno de los centros afectados.

En el caso de empresas transportistas sólo se relacionarán las cantidades transportadas por los vehículos propiedad de dichas empresas, entendiéndose como tal el vehículo que dispone de autorización de transporte (tarjeta de transporte).

En el caso de que sólo se ostente la propiedad de los remolques o semirremolques y la tracción sea aportada por una segunda empresa no se deberá relacionar la cantidad transportada por el remolque o semirremolque propiedad de la empresa transportista que realiza el informe, en ese caso estas cantidades deberán estar relacionadas en el informe correspondiente a la empresa que aporta la tracción.

En el caso de empresas que sólo realicen el transporte, las indicaciones se limitarán a la clase de la mercancía y la cantidad transportada y no se rellenarán los epígrafes de carga o

descarga, aunque tales maniobras las realice el conductor. En el caso de existir pacto expreso sobre la realización de la carga o descarga, la empresa que, en virtud de dicho pacto, asuma estas obligaciones relacionará en los cuadros correspondientes dichas operaciones.

5. Relación de vehículos de transporte por carretera utilizados

(Suprimido)

6. Modo de transporte utilizado

Este epígrafe sólo será rellenado por las empresas cargadoras.

Se indicará el porcentaje de cantidad de mercancía, correspondiente a cada modo, sobre el total anual de las mercancías peligrosas cargadas por la empresa.

7. Tipos de equipos de transporte utilizados por las empresas cargadoras

Este epígrafe sólo se aplicará a las empresas que realicen la carga de las mercancías peligrosas y en él se indicarán los distintos tipos de envases o embalajes, contenedores caja, contenedores cisterna, cisterna fija o desmontable, grandes recipientes para granel, recipientes para gases, vagones cisterna o cualquier otro tipo de recipiente utilizado para contener la mercancía. Se excluyen los vehículos de tracción propia.

8. Relación de accidentes notificados

Se indicará la fecha y el lugar del suceso de los accidentes ocurridos durante el año en relación con los cuales se emitió el correspondiente parte según se estipula en el artículo 8 del Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre.

9. Información general sobre las obligaciones del consejero de seguridad

9.1 Formación: En este epígrafe se indicará el número de empleados perteneciente a la plantilla de la empresa independientemente de sus funciones, el número de empleados directamente relacionados con las actividades de carga, transporte o descarga de mercancías peligrosas, si dicho personal ha recibido la formación adecuada y si esta formación figura en su expediente personal. Si no figurase se deberán indicar las razones y las medidas que en su caso se han tomado para su subsanación. Igualmente se hará una breve descripción de los cursos impartidos con indicación, en todo caso, del personal docente, fechas de los cursos, horas lectivas, número de alumnos por curso, temario y cualquier otra circunstancia reseñable.

9.2 Comprobación de actividades: En este apartado, el consejero de seguridad indicará, en relación con las obligaciones que le encomienda el artículo 7 del Real Decreto 1566/1999, si se han realizado o no las comprobaciones y los procedimientos y prácticas correspondientes en relación con las actividades implicadas o bien si no era procedente realizarlas.

La respuesta afirmativa se deberá reseñar cuando se hayan comprobado la totalidad de las acciones, en el caso de algún tipo de fallo o no comprobación se deberá reseñar la respuesta negativa.

La información de los distintos epígrafes se podrá completar con cualquier otro tipo de indicación que el consejero de seguridad estime oportuno incluir.

En el epígrafe observaciones deberá expresar las que estime procedentes y, como mínimo, las razones por las que no se hubieran realizado las comprobaciones.

§ 22

Real Decreto 205/2025, de 18 de marzo, por el que se establecen los criterios para la determinación de los gravámenes, de sus exenciones y reducciones, y su aplicación a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras integradas en la Red de Carreteras del Estado

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
«BOE» núm. 67, de 19 de marzo de 2025
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2025-5409

La eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los Estados miembros, el buen funcionamiento del mercado interior y el aumento de la competitividad son objetivos perseguidos por el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea que han motivado la creación de mecanismos equitativos de imputación de los costes de utilización de las infraestructuras.

La Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, permitió a los Estados miembros percibir tasas basadas en la duración del uso de la infraestructura, para las que se fijó un nivel máximo, y autorizó también el cobro de peajes basados en la distancia recorrida para recuperar los costes de construcción, mantenimiento y funcionamiento de la infraestructura.

La Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, no fue objeto de transposición a nuestro ordenamiento jurídico al no imponer obligaciones que ya no estuvieran incorporadas al ordenamiento de aplicación a los peajes establecidos de conformidad con un contrato concesional, que eran los únicos existentes en ese momento en nuestro país.

Dicha regulación fue modificada por la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, mediante la que se establecieron las reglas para el cálculo de los costes imputables por el uso de los vehículos más limpios y mecanismos para favorecer la selección de rutas menos congestionadas, así como para optimizar la carga de los vehículos pesados haciendo un uso más eficaz de las infraestructuras.

Para fomentar además el transporte sostenible, se contempló una tarificación más equitativa por la utilización de las infraestructuras de carreteras, basada en la capacidad de aplicación del principio «quien contamina paga», estableciendo modulaciones de los peajes con objeto de considerar el rendimiento medioambiental de los vehículos pesados.

Las tarifas de los peajes podían modularse en función de las normas de emisión de los vehículos o de los niveles de congestión, siempre que esa modulación no tuviese como finalidad el incremento de los ingresos recaudados.

La transposición al ordenamiento jurídico interno de la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, en el ámbito de las competencias estatales, tuvo lugar mediante la aprobación del Real Decreto 713/2009, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras.

Tras la aprobación de la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, se permitió la posibilidad de establecer peajes o tasas de usuario a los vehículos pesados de transporte de mercancías asociados a los costes de la infraestructura y a los costes externos. También se introdujeron cambios en el ámbito de aplicación y en los criterios para el cálculo de dichos peajes, incluidos aquéllos correspondientes a autopistas de peaje en régimen de concesión.

El contenido de la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, fue transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado, adecuando los criterios para la determinación de peajes en régimen de concesión a lo dispuesto por las nuevas directrices comunitarias, y derogando el Real Decreto 713/2009, de 24 de abril.

Finalmente, con la aprobación de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras, se introducen, a través de su artículo 1, modificaciones en la Directiva 1999/62/CE, con los objetivos de alinearla con los retos referidos a cambio climático, ruido y congestión, avanzar en la aplicación de los principios de «quien contamina paga» y «usuario pagador», fomentando de esta manera un transporte por carretera medioambientalmente sostenible y socialmente equitativo.

El artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, extiende el ámbito de aplicación de la Directiva 1999/62/CE a los vehículos distintos de los vehículos pesados de transporte de mercancías: es decir todo tipo de vehículos a motor de 4 o más ruedas para el transporte de personas o mercancías. Establece la paulatina eliminación de las tasas de usuario o viñetas, para los vehículos pesados en la red básica transeuropea de transporte, salvo determinados casos, que deben ser debidamente justificados. Así mismo, se extiende el ámbito de la aplicación de la Directiva al resto de la red viaria, más allá de las autopistas y tramos de la Red Transeuropea de Carreteras. También introduce cambios en el método de cálculo de los peajes, estableciendo, en este ámbito, como principal novedad, la obligatoriedad de incorporar los costes externos provocados por la contaminación atmosférica a los peajes aplicados a los vehículos pesados, así como la posibilidad, si así es determinado por cada Estado miembro, de internalizar los costes de congestión y los costes externos por emisiones de CO_2, mediante su incorporación en el cálculo de los peajes.

Así mismo, la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, incorpora, en su artículo 1, obligaciones relativas a la modulación de los peajes en función de las emisiones de CO_2 para los vehículos pesados, y para las furgonetas y los minibuses. También se introducen modificaciones en la regulación de los regímenes de descuentos y reducciones de peaje, sobre todo motivados por la extensión del ámbito de la aplicación de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, a otros vehículos, distintos de los vehículos pesados de transporte de mercancías, así como en la posibilidad de aplicar un régimen de recargos a los peajes por congestión, en la aplicación de exenciones en el pago del peaje, y en las obligaciones de comunicación de los estados miembros a la Comisión Europea.

Se debe indicar que en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, y en sus ulteriores modificaciones, incluidas las introducidas el artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, no se obliga a los estados miembros a introducir ningún sistema de tarificación por uso distinto al que dispongan, no se exige tarificar a ningún tipo de vehículo ni por el uso de ninguna carretera, y únicamente se establece el marco en el que deben insertarse las tasas de usuario y peajes ya existentes, y los que en un futuro se quieran instaurar.

Por su parte, la legislación estatal española vigente no contempla ningún otro tipo de peaje o tasa por uso en la red de carreteras del Estado diferente al peaje establecido mediante contrato concesional, y el peaje establecido en las autopistas que explota la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, (SEITT), de acuerdo con lo recogido en la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

La regulación del establecimiento de nuevos regímenes de tasas de usuario o peajes, distintos a los mencionados en el párrafo anterior y recogidos en la vigente regulación estatal en la materia, no es objeto de este real decreto, y en su caso, solo será objeto de nuevas regulaciones, en el caso de que se pudiera optar, eventualmente, en un futuro por la implantación de nuevos gravámenes o peajes en la Red de Carreteras del Estado.

Por lo tanto, mediante este real decreto, se adecúa la normativa vigente sobre criterios para la determinación de los peajes a aplicar a vehículos de mercancías de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada en las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado (Real Decreto 286/2014, de 25 de abril), de acuerdo con lo establecido en el artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

Así mismo, el presente real decreto incorpora al ordenamiento jurídico los criterios, establecidos en el citado artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, para calcular los peajes a aplicar, al resto de vehículos, destinados al transporte de pasajeros o mercancías por carretera, en las autopistas de peaje en régimen de concesión, y los criterios para el cálculo de los peajes a aplicar a los vehículos, destinados al transporte de pasajeros o mercancías en las autopistas de peaje que son explotadas por la Sociedad de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, (SEITT).

En definitiva, el presente real decreto transpone el contenido del artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, adecuando los criterios para la determinación de peajes en régimen de concesión y los peajes de las autopistas explotadas de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, a lo dispuesto por las nuevas directrices comunitarias.

El ámbito de aplicación de este real decreto se adapta a lo establecido por artículo 1 de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, y se refiere a los peajes que se apliquen a los vehículos en sus recorridos por las autopistas de peaje de la Red de Carreteras del Estado, entendiendo por vehículos, los vehículos de motor, de cuatro ruedas o más, o un conjunto de vehículos articulados, destinados al transporte de pasajeros o mercancías por carretera o utilizados para tal fin.

Se define la metodología para el cálculo de estos peajes y los criterios para su aplicación, imponiendo además nuevos requisitos para descuentos, reducciones y modulaciones. Asimismo, se establecen las situaciones en que pueden introducirse recargos y las características que éstos deben cumplir.

Por otra parte, se regulan las comunicaciones que deberán efectuarse a la Comisión Europea cuando se implante un nuevo régimen de peajes o se modifique alguno existente y la coordinación con otros Estados miembros cuando se prevea la aplicación de un sistema coordinado de peajes.

Por otro lado, se deroga el Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, por motivos de simplicidad normativa, con el objetivo de que el marco regulador sea poco disperso y resulte claro.

Por último, el real decreto incluye seis anexos. En el primero se concretan los principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes. En el segundo se clasifican los vehículos según los límites de emisión y en el tercero se clasifican en función de los daños que causan al pavimento. En el cuarto y en el quinto se establecen, respectivamente, los requisitos para la determinación de importe de peaje por costes externos, y los valores de referencia de las tarifas correspondientes. En el sexto anexo se establecen criterios de comportamiento en materia de emisiones de contaminantes para los vehículos ligeros.

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia atribuida al Estado por el artículo 149.1. 24.ª de la Constitución Española, y respeta los principios de buena regulación, a los que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y, en particular, los principios de necesidad y eficiencia, justificándose en la obligación de transponer las nuevas directivas.

De acuerdo con el principio de seguridad jurídica, la norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional e internacional pues es de aplicación homogénea en todo el territorio nacional en concordancia con la Directiva que obliga a su aplicación uniforme en todo el ámbito de la Unión Europea.

En aplicación del principio de eficiencia, la norma no contiene ninguna carga administrativa y no supondrá el incremento de los recursos humanos y económicos disponibles por la Administración General del Estado.

Asimismo, en cumplimiento del principio de proporcionalidad el real decreto contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir, no existiendo otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios de dicha norma.

De acuerdo con el principio de transparencia, durante la elaboración y tramitación de este real decreto se han seguido todos los procesos de participación pública que establece la normativa vigente: mediante la consulta pública previa y la audiencia e información pública, previstas en los apartados 2 y 6 del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, respectivamente.

En particular han sido consultadas las organizaciones y asociaciones más representativas de los sectores afectados, y se ha recabado informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera y el Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

Así mismo, el texto se ha sometido a consulta de las Comunidades Autónomas de Galicia, Cataluña, Comunidad Foral de Navarra y las Diputaciones Forales de Gipuzkoa, Bizkaia y Araba.

Por otro lado, dado que el contenido del real decreto puede afectar al ámbito de competencias de otros departamentos ministeriales, de acuerdo con el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha solicitado informe a las Secretarías Generales Técnicas de los Ministerios de Hacienda; Economía, Comercio y Empresa; Industria y Turismo; Interior; y del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.

Conforme a lo dispuesto en el párrafo sexto del artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha emitido por el Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática informe, en el cual no se formulan observaciones de carácter o naturaleza competencial.

Adicionalmente, de acuerdo con el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno se ha recabado el informe preceptivo de la Secretaría General Técnica del ministerio proponente del real decreto.

Por último, el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8.5.d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, ha informado el proyecto de este real decreto al tratarse de una disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible. Forman

parte del citado órgano consultivo todas las comunidades autónomas y una representación de las entidades locales.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de marzo de 2025,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. El presente real decreto tiene por objeto establecer los criterios y la metodología de cálculo que han de utilizarse para la determinación de peajes que se apliquen a los vehículos en los recorridos que realicen por las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado, y por las autopistas de peaje gestionadas por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.M.E., SA, (SEITT) a las que se refiere la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

2. No podrá exigirse a ninguna categoría de vehículos el pago simultáneo de peajes y cualquier otro tipo de tasas por la utilización del mismo tramo de carretera.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos del presente real decreto, se entenderá por:

a) «Red Transeuropea de Carreteras»: la red de carreteras a que se refiere el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º1315/2013, como figura en los mapas del anexo I de dicho reglamento.

b) «Red Básica Transeuropea de Transporte»: la infraestructura de transporte determinada de acuerdo con el Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, como figura en los mapas del anexo I de dicho reglamento.

c) «Autopista»: aquella carretera que define como tal la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras en su artículo 2.3.

d) «Autopista en régimen de concesión»: aquella autopista regulada por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

e) «Costes de construcción»: los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación, de:

1.º Nuevas infraestructuras o mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas.

2.º Infraestructuras o mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas, que se hayan terminado no más de 30 años antes de:

i. El 10 de junio de 2008, si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento en dicha fecha, o bien.

ii. La fecha de establecimiento de cualquier nuevo sistema de peaje que se hubiese instaurado después del 10 de junio de 2008.

También podrán considerarse costes de construcción los correspondientes a infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de esas fechas cuando se haya implantado un sistema de peaje que establezca la recuperación de dichos costes mediante un contrato concesional, o mediante otros actos jurídicos de efecto equivalente, que entrasen en vigor antes del 10 de junio de 2008, o el Estado puede

demostrar que la conveniencia de construir la infraestructura en cuestión dependía de que ésta tuviera una vida útil predeterminada superior a 30 años.

En cualquier circunstancia, la proporción de los costes de construcción que habrá de tenerse en cuenta no podrá ser superior a la proporción del período de vida útil predeterminada de los componentes de la infraestructura que quede por transcurrir el 10 de junio de 2008, o en la fecha en que se establezcan los nuevos sistemas de peaje, si esta última es posterior.

Los costes de infraestructuras o de mejoras de infraestructuras podrán incluir los gastos específicos de actuaciones destinadas a reducir la contaminación acústica o a mejorar la seguridad vial, así como las inversiones realizadas que correspondan a actuaciones medioambientales objetivas como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.

f) «Costes de financiación»: aquellos correspondientes a los intereses de préstamos, considerando cualquier tipo de financiación que permita la legislación vigente, así como la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas.

g) «Reparaciones estructurales significativas»: todas las reparaciones o reformas estructurales en general, excepto aquéllas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, como por ejemplo cuando la obra de reparación haya sido sustituida por otra nueva obra de construcción.

h) «Peaje»: es aquel importe que paga el usuario de un vehículo por recorrer una distancia determinada en las infraestructuras a las que se refiere el artículo 3. Dicho importe estará basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo. El peaje consiste en una tarifa de peaje por infraestructura y, en los casos que se establecen en este real decreto, en una tarifa de peaje por costes externos.

i) «Tarifa de peaje»: Precio unitario del peaje. Precio unitario del servicio prestado por el concesionario o el gestor de las autopistas a las que se refiere el artículo 3, expresado en céntimos de €/veh-km.

j) «Tarifa de peaje por infraestructura»: tarifa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con las infraestructuras.

k) «Tarifa de peaje por costes externos»: tarifa percibida con objeto de recuperar los costes relacionados con la contaminación atmosférica provocada por el tráfico, y, en su caso, por la contaminación acústica provocada por el tráfico.

l) «Coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico»: el coste de los daños a la salud de las personas y del daño medioambiental ocasionados por la liberación a la atmósfera de partículas y de precursores del ozono, como el NOx y los compuestos orgánicos volátiles, durante la utilización de un vehículo.

m) «Coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico»: el coste de los daños a la salud de las personas y del daño medioambiental ocasionados por el ruido emitido por los vehículos o creado por la interacción de estos con la superficie de la carretera.

n) «Régimen de peaje sustancialmente modificado»: un régimen de peaje en el que se espera que la modificación de las tarifas aumente los ingresos en más del 10 % con respecto al ejercicio anterior, excluyendo el efecto del aumento del tráfico y previo ajuste por la inflación medida sobre la base de los cambios en el Índice de Precios al Consumo Armonizados (IPCA) a escala de la Unión, con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados según lo publicado por la Comisión (en Eurostat).

ñ) «Tarifa de peaje media ponderada por infraestructura»: ingresos totales recaudados mediante la percepción de la tarifa de peaje por infraestructura durante un período determinado, divididos por el número de vehículos pesados-kilómetro recorridos en los tramos de autopista sujetos al abono de dicha tarifa de peaje durante ese período.

o) «Vehículo»: un vehículo de motor, de cuatro ruedas o más, o un conjunto de vehículos articulados, destinado al transporte de pasajeros o mercancías por carretera o utilizado para tal fin.

p) «Vehículo pesado»: vehículo cuya masa máxima autorizada es superior a 3,5 toneladas.

q) «Vehículo pesado de transporte de mercancías»: vehículo pesado, destinado o utilizado para el transporte de mercancías por carretera.

r) «Autocar» o «Autobús»: vehículo pesado, destinado o utilizado para el transporte de personas, con más de ocho plazas, además del asiento del conductor.

s) «Vehículo ligero»: vehículo cuya masa máxima autorizada no es superior a 3,5 toneladas.

t) «Turismo»: vehículo ligero destinado al transporte de personas, con plazas como máximo para 8 pasajeros, además del conductor.

u) «Vehículo de interés histórico»: todo vehículo clasificado y reconocido expresamente como vehículo histórico por la Administración, por reunir todas las condiciones exigidas en el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

v) «Minibús»: vehículo ligero destinado al transporte de personas, con plazas para 9 o más pasajeros, además del conductor.

w) «Autocaravana»: un vehículo con un espacio habitable que contiene asientos y una mesa, camas, ya sea de forma separada o en forma de asientos convertibles, cocina y armarios. Las autocaravanas podrán asimilarse a un autocar o autobús, o a un turismo.

x) «Vehículo comercial ligero»: vehículo ligero destinado al transporte de mercancías.

y) «Furgoneta»: Vehículo ligero destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería.

z) «Emisiones de CO_2» de un vehículo pesado: sus emisiones de CO_2 específicas indicadas en el punto 2.3 de su archivo de información del cliente, tal como se define en la parte II del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.° 582/2011 de la Comisión.

aa) «Vehículo de emisión cero»: un vehículo pesado de emisión cero, tal como se define en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo, o cualquier turismo, minibús o vehículo comercial ligero sin motor de combustión interna.

ab) «Vehículo pesado de baja emisión»: «un vehículo pesado de baja emisión» tal como se define en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019, o un vehículo pesado no contemplado en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), de dicho Reglamento, cuyas emisiones de CO_2 son inferiores al 50 % de las emisiones de CO_2 de referencia de su grupo de vehículos, distinto de un vehículo de emisión cero.

ac) «Operador de transporte»: una empresa que transporta mercancías o pasajeros por carretera.

ad) «Vehículo de la categoría «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM», «EURO VI»»: son los tipos de vehículos definidos de acuerdo con los límites de emisión establecidos en el anexo II del presente real decreto.

ae) «Tipo de vehículo pesado»: es la categoría en la que se incluye un vehículo según el número de ejes, las dimensiones o el peso, u otros elementos de clasificación de vehículos en relación con el daño que causan a las carreteras (como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo III del presente real decreto), siempre y cuando el sistema de clasificación utilizado se base en características del vehículo que, o bien consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros, o bien sean claramente visibles.

af) «Subgrupo de vehículos»: un «subgrupo de vehículos» tal como se define en el artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019.

ag) «Grupo de vehículos»: un grupo de vehículos de los que figuran en el cuadro 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión de 12 de diciembre de 2017.

ah) «período de comunicación del año A»: un período de comunicación del año A tal como se define en el artículo 3, punto 3, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019.

ai) «Trayectoria de reducción de emisiones» para el período de comunicación del año (A) y el subgrupo de vehículos (sg), es decir, ETYsg: el producto de multiplicar el factor de reducción (R-ETY) de emisiones de CO_2 por las emisiones de CO_2 de referencia (rCO_2sg) del subgrupo (sg), es decir, ETY,sg = R-ETY x rCO_2sg; para los años A ≤ 2030, R-ETY y rCO_2sg ambos se determinan de conformidad con el punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242; para los años A > 2030, el factor R-ETY se fija en 0,70; rCO_2sg se aplica tal y como ha sido adaptado mediante los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019, para los períodos de comunicación que comiencen después de la fecha de aplicación respectiva de dichos actos delegados.

aj) «Emisiones de CO_2 de referencia de un grupo de vehículos»:

1.º Para los vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019, la cantidad calculada de conformidad con la fórmula del punto 3 del anexo I de dicho Reglamento;

2.º Para los vehículos no contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019, el valor medio de todas las emisiones de CO_2 de los vehículos de ese grupo de vehículos, comunicadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, para el primer período de comunicación, que comenzará a partir de la fecha en que la matriculación, venta o puesta en circulación de los vehículos de dicho grupo de vehículos que no cumplan las obligaciones a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400 esté prohibida, de conformidad con el artículo 24 del Reglamento (UE) 2017/2400 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2019;

ak) «Contrato de concesión» o «Contrato concesional»: aquel contrato de concesión de obras cuyo objeto se corresponde con lo establecido por el artículo 14 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, y que en el caso de autopistas de peaje se rige además por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

al) «Modificación sustancial»: aquella modificación contractual que no está prevista en la documentación que rige la licitación, se encuentra definida en el artículo 205.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, y que en consecuencia exige la resolución del contrato en vigor y la celebración de un nuevo contrato bajo las condiciones pertinentes.

am) «Usuarios»: son aquéllos que realizan un recorrido por los tramos de carretera a los que se refiere el artículo 3, empleando cualquier tipo de vehículo.

an) «Congestión»: una situación en la que los volúmenes de tráfico se aproximan a la capacidad máxima de una carretera o la superan.

añ) «Peaje de concesión»: un peaje percibido por un concesionario en virtud de un contrato de concesión.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto se refiere a los peajes a aplicar a los vehículos definidos en el artículo 2, letra p), en sus recorridos por las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado, y por las autopistas a las que se refiere la disposición adicional séptima de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

2. En todo caso, cualquier peaje evitará el trato discriminatorio al tráfico internacional y las distorsiones de la competencia entre operadores.

3. Sin perjuicio de otras disposiciones del presente real decreto, los peajes aplicables a diferentes categorías de vehículos, tales como vehículos pesados, vehículos pesados de transporte de mercancías, autocares y autobuses, vehículos ligeros, vehículos comerciales ligeros, minibuses y turismos, podrán establecerse o mantenerse de manera independiente entre sí.

CAPÍTULO II

Cálculo de peajes

Artículo 4. *Principios fundamentales para el cálculo de los peajes.*

1. La tarifa de peaje por infraestructura se basará en el principio de recuperación de los costes de la infraestructura. En particular, la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura para vehículos pesados estará en relación con los costes de construcción, desarrollo, conservación, mantenimiento y explotación de la red de infraestructura de que se trate. La tarifa de peaje media ponderada por infraestructura podrá incluir también un rendimiento del capital utilizado o un margen de beneficio conforme a las condiciones del mercado.

2. Los principios fundamentales para el cálculo del nivel máximo de la tarifa de peaje por infraestructura aplicable a los vehículos pesados se adecuarán a lo establecido en el anexo I del presente real decreto.

3. A partir del 25 de marzo de 2026, para la determinación de los correspondientes peajes, se aplicará a los vehículos pesados una tarifa de peaje por costes externos de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico, en las autopistas a las que se refiere el artículo 3, apartado 1 del presente real decreto.

4. Adicionalmente, en aquellos tramos en los que existan problemas de contaminación acústica, podrá contemplarse la aplicación de una tarifa de peaje por costes externos de la contaminación acústica provocada por el tráfico de vehículos pesados en los tramos, que así se determinen, de la red de autopistas a la que se refiere el artículo 3, apartado 1 del presente real decreto. Tales problemas de contaminación acústica han de encontrarse adecuadamente identificados en los correspondientes mapas de ruido y gestionados mediante los oportunos planes de acción, a elaborar conforme a lo establecido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

5. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo, podrá no aplicarse una tarifa de peaje por costes externos en aquellos tramos en los que aplicarla pueda provocar el desvío de los vehículos más contaminantes, que tenga repercusiones negativas en la seguridad vial y la salud pública.

Artículo 5. *Método de cálculo de los peajes.*

1. La metodología de cálculo de la tarifa de peaje por infraestructura aplicable a los vehículos tendrá en consideración lo siguiente:

a) Los costes tomados en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciban tarifas de peaje por infraestructura para vehículos pesados y a los vehículos sujetos al pago de dichas tarifas. La Administración podrá optar por recuperar únicamente un porcentaje de estos costes mediante ingresos procedentes de peajes.

b) El nivel máximo de la tarifa de peaje por infraestructura aplicable a los vehículos pesados se calculará con arreglo a una metodología basada en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el anexo I del presente real decreto. En el caso de los peajes de concesión el nivel máximo de la tarifa de peaje por infraestructura aplicable a los vehículos pesados será equivalente o inferior al importe que se obtenga utilizando un método basado en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el anexo I del presente real decreto. La evaluación de dicha equivalencia se basará en un período de referencia de un año de duración.

c) Cuando los peajes se apliquen a todos los vehículos pesados, se podrá optar por recuperar un porcentaje diferente de los costes para los autocares y los autobuses y las

autocaravanas, por una parte, y para los vehículos pesados de transporte de mercancías, por otra.

Los regímenes de peaje que ya estuvieran en vigor el 10 de junio de 2008 o para los que se hubiesen recibido ofertas en los procedimientos de licitación antes de esta fecha no estarán sujetos a las obligaciones contempladas en este apartado, ni a lo establecido en el artículo 4 apartado 2, siempre y cuando sigan vigentes y no sean objeto de modificaciones sustanciales.

2. Para la determinación de peajes que se basen en previsiones de demanda de tráfico se contemplará la oportunidad de introducir un mecanismo de corrección mediante el cual se ajusten periódicamente los peajes, con el fin de adaptar cualquier exceso o defecto en la recuperación de costes que se deba a desviaciones significativas de previsión. En todo caso, dicho mecanismo será compatible con la transferencia de riesgo al concesionario y se determinará en los pliegos de cláusulas administrativas particulares del contrato concesional de acuerdo con lo establecido en este real decreto y en el resto de normativa aplicable.

3. Las tarifas de peaje por costes externos aplicables a los vehículos pesados, a las que se refieren los apartados 3 y 4 del artículo 4, se diferenciarán y se fijarán atendiendo a los requisitos mínimos y los métodos a que se refiere el anexo IV y respetarán los valores de referencia que figuran en el anexo V, del presente real decreto. La Administración podrá optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.

El importe de la tarifa de peaje por costes externos será aprobado por el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, de conformidad con lo recogido en el artículo 22, apartado 2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Se podrán aplicar excepciones que permitan ajustar la tarifa de peaje por costes externos en el caso de los vehículos de interés histórico.

4. Para la determinación de la tarifa de peaje por costes externos de la contaminación atmosférica o acústica, se tendrán en cuenta los costes que correspondan a la red o a la parte de la red por la que se perciban dichas tarifas de peaje por costes externos y los vehículos que quedarán sujetos al pago de dichas tarifas.

5. La tarifa de peaje por costes externos relacionada con la contaminación atmosférica provocada por el tráfico no se aplicará a los vehículos pesados que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas.

Lo establecido en el párrafo anterior dejará de aplicarse transcurridos cuatro años desde la fecha en que comenzaron a aplicarse dichas normas.

CAPÍTULO III

Condiciones de aplicación

Artículo 6. *Aplicación no discriminatoria.*

Los peajes se aplicarán sin discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad del usuario, país o lugar de establecimiento del operador del transporte, matriculación del vehículo u origen o destino de la operación de transporte.

Artículo 7. *Descuentos, reducciones y exenciones.*

1. No se concederán a ningún usuario descuentos o reducciones correspondientes al elemento de la tarifa de peaje por costes externos.

2. Los nuevos descuentos o reducciones de la tarifa de peaje por infraestructura que se apliquen a los usuarios sólo podrán establecerse, siempre y cuando:

a) La estructura tarifaria resultante sea proporcionada, se haga pública, pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no suponga costes adicionales para otros usuarios en forma de peajes más elevados.

b) Tales descuentos o reducciones reflejen el ahorro real de los costes administrativos del tratamiento de los usuarios frecuentes en comparación con los ocasionales.

c) No superen el 13 % de la tarifa de peaje por infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.

3. No obstante lo establecido en el apartado anterior, se podrán establecer descuentos o reducciones de la tarifa de peaje por infraestructura para los turismos de usuarios frecuentes, en particular en las zonas en las que los núcleos de población están dispersos y en las afueras de las ciudades. Las reducciones de ingresos que se deban a los descuentos aplicados a los usuarios frecuentes no se repercutirán a los usuarios menos frecuentes.

4. Con objeto de que la Comisión Europea pueda constatar el cumplimiento de estas condiciones, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá remitir la información necesaria relativa a los nuevos descuentos o reducciones de peaje, con independencia de la fecha de implantación del peaje o de adjudicación del correspondiente contrato de concesión.

5. No tendrán consideración de descuentos o reducciones de peaje las modulaciones establecidas en los artículos 8, 9 y 10.

6. Así mismo, se podrán establecer peajes reducidos en determinados tramos de carretera o excluir por completo determinados tramos de carretera de la aplicación de peajes, en particular los de baja intensidad de tráfico situados en zonas poco pobladas.

7. No se concederán exenciones en el pago del peaje en las autopistas en régimen de peaje al usuario, salvo en los casos enumerados en el artículo 23 de Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Artículo 8. *Modulaciones en vehículos pesados.*

1. Las tarifas de peaje por infraestructura aplicadas a vehículos pesados se modularán en función de las emisiones de CO_2 y en función de la categoría EURO de emisión, con arreglo a lo establecido en el presente artículo.

2. Se establecerán para cada tipo de vehículo pesado las siguientes clases por emisiones de CO2:

a) Clase 1 por emisiones de CO_2: vehículos no pertenecientes a ninguna de las clases por emisiones de CO_2 a que se refieren las letras b) a e);

b) Clase 2 por emisiones de CO_2: vehículos del subgrupo de vehículos sg, matriculados por primera vez en el período de comunicación del año A, que presentan una tasa de emisiones de CO_2 que se encuentra más de un 5 % por debajo de la trayectoria de reducción de emisiones para el período de comunicación del año A, y vehículos del subgrupo de vehículos sg no pertenecientes a ninguna de las clases por emisiones de CO_2 a que se refieren las letras c), d) y e);

c) Clase 3 por emisiones de CO_2: vehículos del subgrupo de vehículos sg, matriculados por primera vez en el período de comunicación del año A, que presentan una tasa de emisiones de CO_2 que se encuentra más de un 8 % por debajo de la trayectoria de reducción de emisiones para el período de comunicación del año A, y vehículos del subgrupo de vehículos sg no pertenecientes a ninguna de las clases por emisiones de CO_2 a que se refieren las letras d) y e);

d) Clase 4 por emisiones de CO_2: vehículos pesados de baja emisión;

e) Clase 5 por emisiones de CO_2: vehículos de emisión cero.

La Administración velará por que la clasificación de un vehículo en la clase 2 o 3 por emisiones de CO_2 se reevalúe cada seis años a partir de la fecha de su primera matriculación y, cuando proceda, velará por que el vehículo se reclasifique en la clase por emisiones pertinente en función de los umbrales aplicables en ese momento.

3. Se aplicarán tarifas de peaje por infraestructura reducidas a los vehículos de las clases 2, 3, 4 y 5 por emisiones de CO_2, según se indica a continuación:

a) Clase 2 por emisiones de CO_2: reducción de entre el 5 % y el 15 % de la tarifa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO_2;

b) Clase 3 por emisiones de CO_2: reducción de entre el 15 % y el 30 % de la tarifa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO_2;

c) Clase 4 por emisiones de CO2: reducción de entre el 30 % y el 50 % de la tarifa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO_2;

d) Clase 5 por emisiones de CO_2: reducción de entre el 50 % y el 75 % de la tarifa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO_2.

Cuando la tarifa de peaje por infraestructura haya sido objeto de diferenciación en función de la clase de emisiones EURO, las reducciones a que se refiere el párrafo primero se aplicarán en correlación con la tarifa aplicada a la norma de emisiones EURO más estricta.

4. Para los subgrupos de vehículos pesados contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, la modulación por emisiones de CO_2 se aplicará a más tardar dos años después de que se publiquen las emisiones de CO_2 de referencia relativas a esos subgrupos de vehículos en los actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242.

Para las clases 1, 4 y 5 por emisiones de CO_2 a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, la modulación se aplicará a los grupos de vehículos pesados que no se contemplan en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, a más tardar en un plazo de dos años después de que las emisiones de CO_2 de referencia relativas a los grupos pertinentes se publiquen en los actos de ejecución adoptados con arreglo al apartado 5 del presente artículo. Cuando se modifique el punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, mediante un acto legislativo de la Unión Europea de manera que comprenda las emisiones de CO_2 de referencia relativas a un grupo de vehículos pesados, las emisiones de CO_2 de referencia dejarán de determinarse con arreglo al apartado 5 del presente artículo, y se determinarán con arreglo al punto 5.1 del anexo I de dicho Reglamento.

Cuando las trayectorias de reducción de emisiones relativas a los grupos de vehículos pesados no contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, se determinen mediante un acto legislativo de la Unión Europea por el que se modifique el punto 5.1 del anexo I de dicho Reglamento, las diferenciaciones para las clases 2 y 3 por emisiones de CO_2, según se definen en el apartado 2 del presente artículo se aplicarán a partir de la fecha de entrada en vigor de las nuevas trayectorias de reducción de emisiones.

5. Las emisiones de CO_2 de referencia a aplicar a los grupos de vehículos no contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, serán los que se establezcan en los correspondientes actos de ejecución que se adopten por la Comisión Europea.

6. Hasta que se aplique la modulación de las tarifas de peaje por infraestructura según las emisiones de CO_2, en lo que respecta a los vehículos pesados, las tarifas de peaje por infraestructura deberán modularse en función de la categoría EURO de emisión del vehículo, de forma que ningún peaje por infraestructura cobrado resulte superior en más de un 100 % al que se aplique a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas.

Una vez que se aplique la diferenciación de las tarifas de peaje por infraestructura según las emisiones de CO_2, se podrá dejar de aplicar la diferenciación en función de la clase de emisiones EURO.

7. Como excepción a lo dispuesto en el apartado anterior, se podrá no aplicar el requisito de modulación de las tarifas de peaje por infraestructura en función de la categoría EURO de emisión del vehículo, cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

a) Se afecte seriamente a la coherencia con otros regímenes de peaje.

b) No sea viable en la práctica introducir dicha diferenciación en el sistema de peaje de que se trate.

c) Ello dé lugar a una desviación de los vehículos más contaminantes, con una repercusión negativa en la seguridad vial y la salud pública.

d) El peaje que se aplica incluye un peaje por costes externos de la contaminación atmosférica.

En caso de preverse dicha excepción, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá comunicarlo a la Comisión Europea.

8. Las modulaciones contempladas en el presente artículo no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales.

9. La aplicación de la modulación de tarifas en función de las emisiones de CO_2 a que se refiere el presente artículo no será obligatoria cuando se aplique otra medida de tarificación del carbono del combustible para el transporte por carretera de la Unión.

Artículo 9. *Modulaciones en vehículos ligeros.*

1. Se podrán diferenciar los peajes para los vehículos ligeros en función del comportamiento medioambiental del vehículo, según venga determinado por las emisiones específicas de CO_2, combinadas o combinadas ponderadas, consignadas en la rúbrica 49 del certificado de conformidad del vehículo y por su comportamiento en materia de emisiones según la categoría EURO del vehículo.

2. Se aplicarán peajes más bajos a los turismos, a los minibuses y a los vehículos comerciales ligeros que cumplan las dos condiciones siguientes:

a) Sus emisiones específicas de CO_2, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, son iguales a cero o están por debajo de los niveles siguientes:

1.º Para el período comprendido entre 2021 y 2024, los objetivos 2021 a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6, y a la parte B, punto 6, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011;

2.º para el período comprendido entre 2025 y 2029, los objetivos a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6.1.1, y a la parte B, punto 6.1.1, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019;

3.º de 2030 en adelante, los objetivos a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6.1.2, y a la parte B, punto 6.1.2, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019;

b) sus emisiones contaminantes, determinadas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, serán las especificadas en el cuadro del anexo VI del presente real decreto. Se podrá aplicar la reducción relativa a los vehículos de emisión cero que se menciona en el anexo VI del presente real decreto sin aplicar las reducciones relativas a otras categorías de comportamiento en materia de emisiones a que se refiere dicho anexo.

3. A partir del 1 de enero de 2026, cuando sea técnicamente factible, se deberán modular los peajes para las furgonetas y los minibuses en función del comportamiento medioambiental del vehículo, conforme a las normas establecidas en el anexo VI, del presente real decreto. A tal fin, lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo será de carácter indicativo.

4. En el caso de que se decidieran establecer criterios de comportamiento de las emisiones o niveles de diferenciación distintos de los establecidos en el apartado 2, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá justificar esta decisión y notificarla a la Comisión al menos seis meses antes de la introducción de cualquier modulación.

No obstante, se podrán aplicar reducciones únicamente a los vehículos de emisión cero, sin aplicar ninguna modulación a otros vehículos y sin notificarlo a la Comisión.

5. A los efectos de lo establecido en el presente artículo, se podrán adoptar medidas excepcionales para la tarificación de vehículos de interés histórico.

6. Las modulaciones contempladas en el presente artículo no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales.

Artículo 10. *Otras modulaciones.*

1. Las tarifas de peaje por infraestructura también podrán modularse con objeto de reducir la congestión o el deterioro de las infraestructuras, optimizar el uso de las mismas o mejorar la seguridad vial, siempre que:

a) La modulación sea transparente, se haga pública y pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad.

b) La modulación se aplique con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la estación.

c) Ninguna tarifa de peaje por infraestructura sea superior en más de un 175 % al nivel máximo del de la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura a que se refiere el artículo 4.

d) Los períodos de mayor demanda de tráfico durante los que se cobren las tarifas de peaje por infraestructura más elevados para reducir la congestión no superen las cinco horas diarias.

e) La modulación se elabore y se aplique de forma transparente y no sea causa de alteración de los ingresos en un tramo de carretera afectado por la congestión, de manera que se ofrezca una reducción de peajes a los vehículos que viajen durante períodos de menor demanda de tráfico y se prevea un aumento de peajes en los períodos de mayor demanda en el mismo tramo de carretera.

En el caso de introducirse en los sistemas de peaje las modulaciones previstas en este apartado o se modifiquen modulaciones existentes, la Administración deberá notificarlo a la Comisión y le facilitará la información necesaria para evaluar el cumplimiento de las condiciones.

2. Las modulaciones contempladas en el apartado anterior no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales.

Todo incremento no previsto de los ingresos que haya sido ocasionado por las modulaciones reguladas en los artículos, 8, 9 y 10 del presente real decreto se contrarrestará mediante cambios en la estructura de la modulación, que deberán introducirse en un plazo de dos años a partir del final del ejercicio contable en el que se hayan generado los beneficios adicionales.

3. En las condiciones establecidas en los apartados 2 y 1.b) del presente artículo, los peajes relativos a los grandes proyectos de la red básica transeuropea de transporte, cuyos mapas están identificados en el anexo I del Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, podrán estar sujetos a otras formas de modulación a fin de asegurar la viabilidad económica de tales proyectos cuando éstos entren en competencia directa con otros modos de transporte. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal, proporcionada y hacerse pública permitiendo ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad. Además, no supondrá costes adicionales a otros usuarios en forma de peajes más elevados.

4. Cuando se prevea introducir cualquier nueva modulación de peajes o modificar una existente, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, antes de su aplicación, remitirá a la Comisión Europea la información necesaria sobre la estructura de la modulación para que ésta compruebe el cumplimiento de las condiciones establecidas en los artículos 8, 9 y 10, del presente real decreto.

Artículo 11. *Recargos.*

1. En casos excepcionales correspondientes a aquellos tramos de autopistas en régimen de peaje al usuario de la Red de Carreteras del Estado que sufran graves problemas de congestión o cuyo uso por parte de vehículos pesados provoque importantes daños al medio ambiente, podrá añadirse, previa notificación a la Comisión Europea, un recargo a la tarifa de peaje por infraestructura, siempre y cuando:

a) Los ingresos generados por el recargo se destinen a financiar la mejora de los servicios de transporte o la construcción o mantenimiento de infraestructuras de transporte de la red básica transeuropea de transporte, que contribuyan de forma directa a aliviar la congestión o los daños medioambientales, y que pertenezcan al mismo corredor que el tramo de autopista donde se aplique el recargo.

b) El recargo no supere el 15 % de la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en los artículos 4 y 5, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos transfronterizos de los corredores de la red básica, identificados de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, en cuyo caso el recargo no podrá exceder del 25 % de esa tarifa de peaje media ponderada por infraestructura, o cuando dos o más Estados miembros de la Unión Europea apliquen un recargo en el mismo corredor, en cuyo caso, previo acuerdo de todos los Estados miembros que forman parte de dicho corredor y de los que limitan con los Estados miembros en el territorio en el que se encuentra el tramo del corredor al que se debe aplicar un recargo, dicho recargo podrá superar el 25 % pero no podrá superar el 50 % de esa tarifa de peaje media ponderada por infraestructura.

c) La aplicación del recargo no suponga ningún trato discriminatorio respecto de otros usuarios de la autopista.

d) El período de aplicación del recargo esté definido y delimitado por anticipado y se ajuste, en lo que a los ingresos previstos se refiere, a los planes de financiación y a los análisis de costes y beneficios de los proyectos cofinanciados con esos ingresos.

La aplicación de esta disposición a nuevos proyectos transfronterizos estará supeditada al acuerdo con los Estados miembros afectados.

Antes de su aplicación, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá presentar a la Comisión Europea una descripción de la ubicación exacta del lugar donde esté previsto el recargo junto con la documentación que justifique la decisión de financiar la infraestructura de transporte o los servicios de transporte indicados en la letra a. del presente apartado.

2. Si la Comisión considera que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 del presente artículo o que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación.

3. Podrá, asimismo, aplicarse un recargo a los peajes que hayan sido modulados de conformidad con los artículos 8, 9 y 10 del presente real decreto.

Artículo 12. *Condiciones de pago.*

1. La aplicación y recaudación del peaje, así como el control de su pago se llevará a cabo de forma que se obstaculice lo menos posible la fluidez del tráfico, evitándose el establecimiento de controles o comprobaciones obligatorios en las fronteras interiores de la Unión Europea. Para tal fin, se establecerán métodos que permitan a los usuarios de las autopistas de peaje, su abono durante las 24 horas del día, al menos de forma electrónica.

Dichos métodos deberán ser seguros y eficaces tanto para el usuario como para el concesionario u organismo receptor del peaje.

Las instalaciones de pago de peajes deberán disponer de un nivel de seguridad adecuado.

2. Las modalidades de recaudación no supondrán desventajas financieras ni de ningún otro tipo para los usuarios no habituales.

Cuando sea económicamente viable, se percibirán y recaudarán peajes mediante un sistema de telepeaje de carretera que cumpla lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, del Real Decreto 183/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras españolas.

Cuando se exija el pago mediante un método que requiera el uso de equipos instalados a bordo del vehículo se deberá garantizar que todos los usuarios puedan adquirirlos sin excesivas dificultades administrativas y a un precio razonable. Además, estos equipos deberán cumplir con los requisitos del Real Decreto 183/2022, de 8 de marzo.

3. El importe total del peaje, el importe de la tarifa de peaje por infraestructura, y el importe de la tarifa de peaje por costes externos, según corresponda, se indicarán en un recibo que se entregará al usuario de la carretera, en la medida posible por medios electrónicos.

Artículo 13. *Documentación del tipo de vehículo.*

Cuando un conductor o, en su caso, el operador de transporte o el prestador del servicio europeo de telepeaje no pudiese facilitar pruebas que certifiquen la clase por emisiones del vehículo, ni el tipo de vehículo, se podrá aplicar el nivel máximo de peaje exigible.

Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los usuarios de las autopistas de peaje puedan declarar la clase por emisiones del vehículo al menos a través de medios electrónicos antes de utilizar la infraestructura. Se podrán ofrecer medios tanto electrónicos como no electrónicos para permitir a los usuarios presentar pruebas para beneficiarse de una reducción de las tarifas de peaje o, cuando sea oportuno, para un control. Se podrá exigir que se presenten pruebas a través de medios electrónicos antes de utilizar la infraestructura.

Artículo 14. *Supervisión del funcionamiento del sistema de peajes.*

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible supervisará el funcionamiento del sistema de peajes en las carreteras afectadas por el presente real decreto para asegurar que sea transparente y no discriminatorio.

Artículo 15. *Coordinación con otros Estados miembros.*

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá establecer los contactos técnicos oportunos con las autoridades competentes de otros Estados miembros cuando se prevea la aplicación de un sistema coordinado de peajes regulado por el presente real decreto en algún tramo o red de sus respectivas carreteras.

Se asegurará en todo caso el cumplimiento de los requisitos establecidos por este real decreto y se velará porque la Comisión Europea participe estrechamente tanto en el establecimiento como en el posterior funcionamiento y posible modificación de dicho sistema.

Disposición adicional primera. *Autopistas de peaje en régimen de concesión.*

Lo establecido en el artículo 4, apartado 3, y en los artículos 8, 9 y 10 del presente real decreto, no será de aplicación para las autopistas de peaje en régimen de concesión, cuando los correspondientes contratos de concesión se hayan firmado, o se hayan recibido las ofertas en los procedimientos de licitación, antes del 24 de marzo de 2022, salvo que, con posterioridad a la citada fecha, se renueve el contrato o se modifique sustancialmente el régimen de peaje.

Disposición adicional segunda. *Excepciones en la obligación de aplicar una tarifa de peaje por costes externos y en la obligación de modulación en función del comportamiento medioambiental de los vehículos.*

1. La Administración podrá decidir no aplicar el artículo 4, apartado 3; el artículo 8, apartado 1; y el artículo 9, apartado 3, del presente real decreto a los peajes por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña, que se encuentren en el ámbito de las autopistas a las que se refiere el artículo 3, apartado 1, siempre que se cumpla por lo menos una de las dos condiciones siguientes:

a) La aplicación de lo establecido en los citados preceptos no sea técnicamente viable introducirlo en el sistema de peaje.

b) La aplicación de lo establecido en los citados preceptos pueda provocar un desvío de los vehículos más contaminantes, con efectos negativos para la seguridad vial y la salud pública.

2. En los casos en los que se prevea no aplicar el artículo 4, apartado 3; el artículo 8, apartado 1; y el artículo 9, apartado 3, del presente real decreto, estos deberán ser comunicados a la Comisión Europea.

Disposición adicional tercera. *Comunicaciones a la Comisión Europea.*

1. Sin perjuicio de la remisión de información o las notificaciones que deban hacerse a la Comisión Europea de conformidad con los artículos del presente real decreto, al menos seis meses antes de la entrada en vigor de un nuevo peaje, o un régimen de peaje sustancialmente modificado, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible enviará a la Comisión Europea:

a) En el caso de autopistas de peaje en régimen distinto al de concesión:

1.º Los valores unitarios y demás parámetros utilizados para calcular los distintos elementos de costes de las infraestructuras.
2.º Información clara sobre los vehículos afectados por el régimen de peaje, la autopista o autopistas, o en su caso, los tramos de autopista o autopistas que entren en cada cálculo de costes, y el porcentaje de costes cuya recuperación se proyecta.
3.º Cuando proceda, información clara sobre las principales características del sistema de telepeaje de las carreteras, incluida la interoperabilidad.

b) En el caso de autopistas de peaje en régimen de concesión:

1.º Los contratos de concesión o sus modificaciones sustanciales, tal y como se encuentran definidas en el artículo 2.
2.º La hipótesis de base en la que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible haya basado el anuncio del contrato de concesión, según lo indicado en el anexo III de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Dicha hipótesis deberá incluir una estimación de los costes contemplados en el contrato concesional que se definen en el apartado 1 del artículo 4, así como las previsiones de tráfico, desglosadas por tipos de vehículos, la estructura tarifaria prevista y extensión geográfica de la red afectada por el contrato de concesión.

2. Antes de la aplicación de un régimen de peaje nuevo o sustancialmente modificado que incorpore tarifas de peaje por costes externos, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informará a la Comisión del tramo, o tramos de autopista en el que se va a aplicar y de las tarifas previstas por categoría de vehículo y por clase de emisiones y, en su caso, notificarán a la Comisión con arreglo al anexo IV, punto 2, del presente real decreto.
3. Antes del 31 de diciembre de 2025, y posteriormente cada 5 años, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible publicará de forma agregada un informe sobre los peajes percibidos en el ámbito nacional.
Este informe contendrá, según corresponda, el siguiente contenido:

a) Los peajes por infraestructura según la categoría de vehículo y el tipo de vehículo pesado;
b) la modulación de los peajes por infraestructura según el comportamiento medioambiental de los vehículos con arreglo a los artículos 8 y 9 del presente real decreto;
c) cuando proceda, la diferenciación de tarifas de peaje por infraestructura en función de la hora del día, el tipo de día o la temporada; con arreglo al artículo 10;
d) la tarifa de peaje por costes externos percibido por cada combinación de clase de vehículos, tipo de carretera y período de tiempo;
e) la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura y los ingresos totales recaudados mediante esa tarifa;
f) los ingresos totales recaudados mediante la tarifa de peaje por costes externos;
g) los ingresos totales generados a través de recargos y los tramos de carretera en los que se han percibido;
h) los ingresos totales recaudados mediante peajes;
i) el destino de los ingresos generados;
j) la evolución de la cuota de vehículos pertenecientes a las distintas clases por emisiones en las carreteras de peaje.

En el caso de que se ponga dicha información a disposición pública en línea, no será necesaria la elaboración del informe.

4. En aquellos sistemas de peaje en las carreteras o tramos de las mismas que no sean de titularidad estatal pero formen parte de la Red Transeuropea o tengan características de autopista, de acuerdo con la definición del artículo 2, cuando así corresponda, la información habrá de ser facilitada por sus Administraciones titulares a la Administración General del Estado con objeto de que éste cumpla las obligaciones de publicidad, y comunicación e información a la Comisión Europea impuestas al Reino de España.

Disposición adicional cuarta. *Actualización de los valores de referencia de la tarifa de peaje por costes externos.*

Los importes en céntimos de euro establecidos en el cuadro del anexo V, del presente real decreto se adaptarán cada dos años para tener en cuenta los cambios en el Índice de Precios al Consumo Armonizados (IPCA) a escala de la Unión con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados, publicado por la Comisión (Eurostat).

La primera adaptación se efectuará a más tardar el 31 de diciembre de 2025. Los importes resultantes se redondearán al alza hasta la décima de céntimo más cercana.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.24.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia sobre las obras públicas de interés general.

Disposición final segunda. *Incorporación de Derecho de la Unión Europea.*

1. Mediante este real decreto se incorpora al Derecho español el artículo 1. Modificaciones de la Directiva 1999/62/CE, de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras.

2. Así mismo, mediante este real decreto queda incorporada la Directiva 2011/76/UE del Parlamento y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, y la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, que modifican la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de julio de 1999, relativa a la aplicación de los gravámenes a los vehículos pesados de trasporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

Disposición final tercera. *Adecuación normativa.*

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible adaptará el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero, a lo establecido en el presente real decreto en un plazo no superior a 3 años desde su entrada en vigor, y en todo caso antes de la licitación de cualquier nuevo contrato de concesión de autopistas de peaje.

Disposición final cuarta. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Sin perjuicio de las previsiones específicas contenidas en el presente real decreto, se autoriza al Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible para que dicte las disposiciones que resulten necesarias para su aplicación.

En todo caso, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible deberá aprobar las disposiciones que regulen el procedimiento interno para la elaboración y elevación de

cuantas comunicaciones y notificaciones a la Comisión Europea se encuentran establecidas en el mismo.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes asociados a los costes de la infraestructura

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de la tarifa de peaje media ponderada por infraestructura.

Sin perjuicio de la obligación de que las tarifas de peaje por infraestructura guarden relación con los costes, la Administración podrá decidir, de conformidad con el artículo 5, no recuperar la totalidad de los costes de la infraestructura mediante los ingresos en concepto de tarifas de peaje por infraestructura, o según establece el artículo 11, no ajustar al promedio el importe de determinadas tarifas de peaje por infraestructura.

La aplicación de estos principios deberá ser coherente con la legislación vigente, en particular con el requisito de que los contratos de concesión se adjudiquen de conformidad con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, y la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.

Cuando la Administración lleve a cabo consultas preliminares de mercado con una o más partes, con vistas a la celebración de un contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación, o bien para la conservación y explotación de una parte de su infraestructura, o cuando, con tal finalidad, asuma un compromiso similar sobre la base de la legislación vigente o de un acuerdo celebrado según lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, la aplicación de estos principios se evaluará en función del resultado de dichas consultas, sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior.

1. Costes de infraestructura

1.1 Costes de inversión.

Los costes de inversión incluirán los costes de construcción y desarrollo de la infraestructura, incrementados, en su caso, con un componente de rendimiento de la inversión de capital o de margen de beneficios. Estos costes de desarrollo incluirán los costes de estudios técnicos y económicos, de proyectos, de expropiaciones e indemnizaciones y reposición de servicios y servidumbres, de construcción de las obras e instalaciones, de dirección y administración de obra, costes de financiación durante el periodo de construcción y, en general, de todos los bienes, cualquiera que fuere su naturaleza que sea necesario construir o adquirir por estar directamente relacionados con la autopista y que contribuyan a que ésta preste servicio.

La recuperación de los costes de construcción estará en función bien de la vida útil predeterminada de la infraestructura, bien de otro período de amortización, no inferior a 20 años, que pueda considerarse adecuado con motivo de la financiación mediante un contrato de concesión o de otro tipo. La duración del período de la concesión podrá ser un factor clave para la adjudicación de contratos de concesión, sobre todo si la Administración desea fijar, dentro del contrato, un nivel máximo para el peaje medio ponderado por costes de la infraestructura aplicable.

Sin perjuicio del cálculo de los costes de inversión, la recuperación de los costes podrá:

1.º Distribuirse uniformemente a lo largo del período de amortización o bien de forma no lineal según se establece en el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, y la normativa aplicable a las autopistas en régimen de concesión.

2.º Establecer la indexación de los peajes a lo largo del período de amortización.

Todos los costes históricos estarán basados en los importes abonados. Los costes aún pendientes estarán basados en previsiones de costes valoradas o, en su caso, validadas por la Administración.

Podrá suponerse que las inversiones se financiarán mediante empréstitos. El tipo de interés que deberá aplicarse a los costes históricos será el que se haya aplicado a los empréstitos durante el período correspondiente.

Los costes serán asignados a los vehículos pesados de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetro recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante «factores de equivalencia» objetivamente justificados, como los que se recogen en el punto 3.

La cantidad prevista en concepto de rendimiento estimado del capital o de margen de beneficios deberá ser razonable, en función de las condiciones de mercado, y podrá ser modificada con objeto de conceder incentivos en relación con los requisitos en materia de calidad de los servicios prestados. El rendimiento del capital podrá evaluarse utilizando indicadores económicos, como la tasa interna de retorno de la inversión o el coste medio ponderado del capital.

1.2 Costes anuales de conservación y mantenimiento.

Estos costes incluirán tanto los costes anuales de conservación y mantenimiento, como los costes derivados de la reparación o sustitución de elementos, refuerzo y rehabilitación del firme o cualquier otro necesario con el fin de garantizar el mantenimiento del nivel de funcionalidad operativa de la red a lo largo del tiempo.

Los costes se distribuirán entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos en función de los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos, y podrán ajustarse mediante factores de equivalencia objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 3.

2. Costes de explotación, gestión y peaje

Este tipo de costes incluirá todos los costes en que incurra el concesionario u operador de la infraestructura que no estén cubiertos por el apartado 1 del presente anexo y se refieran a la puesta en marcha, a la explotación y gestión de la infraestructura y al sistema de peaje. En particular, incluirá:

1.º Los costes de construcción, instalación y mantenimiento de las cabinas de pago del peaje y otros sistemas de pago.

2.º Los costes diarios derivados de la explotación, administración y aplicación de los sistemas de cobro de peajes.

3.º Las tasas y cargas administrativas relativas a los contratos de concesión.

4.º Los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura.

Los costes pueden incluir un componente de rendimiento del capital o de margen de beneficios que debe ser acorde con el grado de riesgo transferido.

Dichos costes se distribuirán de forma equitativa y transparente entre todas las clases de vehículos sujetas al sistema de peaje.

3. Porcentaje de tráfico correspondiente a los vehículos pesados, factores de equivalencia y mecanismo de corrección

El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetro recorridos por vehículos pesados, ajustados, en su caso, mediante factores de equivalencia, para tener debidamente en cuenta los mayores costes de construcción y conservación de las infraestructuras debidos a su uso por parte de vehículos pesados. Los factores de equivalencia se basarán en criterios objetivamente justificables y se harán públicos.

En el cuadro siguiente figura un conjunto de factores de equivalencia indicativos.

Clase de vehículo [1]	Factores de equivalencia		
	Reparaciones estructurales[2]	Inversiones	Mantenimiento anual
Comprendidos entre 3,5 t y 7,5 t, clase 0.	1	1	1
> 7,5 t, clase I.	1,96	1	1
> 7,5 t, clase II.	3,47	1	1
> 7,5 t, clase III.	5,72	1	1

[1] Para la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo III.

[2] Las clases de vehículos corresponden a cargas por eje de 5,5; 6,5; 7,5 y 8,5 toneladas, respectivamente.

ANEXO II

Clasificación de vehículos según límites de emisión

1. Vehículo «EURO 0»

Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vehículos «EURO I»/«EURO II»

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWg	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh
Vehículo EURO I.	4,9	1,23	9,0	0,4[1]
Vehículo EURO II.	4,0	1,1	7,0	0,15

[1] En el caso de los motores de potencia inferior o igual a 85kW se aplicará un coeficiente de 1,7 al valor límite de las emisiones de partículas.

3. Vehículos «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VEM»

Las masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y partículas, determinadas mediante el ensayo ESC, y la opacidad de los humos, determinada mediante el ensayo ERL, no deberán superar los valores siguientes[1].

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh	Humos m-1
Vehículo EURO III.	2,1	0,66	5	0,10[2]	0,8
Vehículo EURO IV.	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehículo EURO V.	1,5	0,46	2	0,02	0,5
Vehículo VEM.	1,5	0,25	2	0,02	0,15

[1] Un ciclo de ensayo se compone de una secuencia de puntos de ensayo en la que cada punto se define por una velocidad y un par que el motor debe respetar en modos estabilizados (ensayo ESC) o en condiciones de funcionamiento transitorias (ensayos ETC y ELR).

[2] 0,13 para los motores cuya cilindrada unitaria sea inferior a 0,7 dm^3 y cuyo origen normal sea superior a 3.000 min^{-1}.

Límites de Emisiones EURO VI

	Valores límite							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH4 (mg/kWh)	NOX[1] (mg/kWh)	NH3 (ppm)	Masa de PM (mg/kWh)	Número de partículas (#/kWh)
WHSC (CI).	1 500	130			400	10	10	$8{,}0 \times 10^{11}$
WHSC (CI).	4 000	160			460	10	10	$6{,}0 \times 10^{11}$
WHTC (PI).	4 000		160	500	460	10	10	$6{,}0 \times 10^{11}$

Nota:

PI = Encendido por chispa.

CI = Encendido por compresión.

[1] El nivel admisible del componente NO_2 en el valor límite de los NO_x podrá definirse posteriormente.

ANEXO III

Clasificación de vehículos en función de los daños que causan al pavimento

Los vehículos se clasifican en los tipos 0, I, II y III en función de los daños que causan al pavimento, por orden creciente (la clase III es la que más daña las infraestructuras de las carreteras). Los daños aumentan exponencialmente con el aumento de la carga por eje. A continuación, se define la categoría a la que pertenece cada tipo de vehículo pesado.

Todos los vehículos a motor y conjuntos de vehículos de masa máxima autorizada inferior a 7,5 toneladas pertenecen a la clase 0.

Vehículos a motor

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente[1]		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clases de daños
Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima autorizada (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
Dos ejes				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tres ejes				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
Cuatro ejes				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

[1] Suspensión reconocida como equivalente con arreglo a la definición del anexo IX del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Conjunto de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
2 + 1 ejes				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 ejes				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 ejes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 ejes				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 1 ejes				II
30 32	32 35	30	32	
		32	35	III
3 + 2 ejes				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 ejes				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44	

ANEXO IV

Requisitos para la percepción de una tarifa de peaje por costes externos

En el presente anexo se fijan los requisitos mínimos aplicables a la percepción de una tarifa de peaje por costes externos y, cuando corresponda, al cálculo del nivel máximo de la tarifa máxima de peaje por costes externos.

1. Partes de la red de autopistas afectadas

La Administración indicará con precisión aquellas partes de su red de autopistas que van a estar sujetas a una tarifa de peaje por costes externos.

A partir del 25 de marzo de 2026, en el caso de que la Administración tenga la intención de no percibir una tarifa de peaje por costes externos de la contaminación atmosférica en

tramos específicos de su red de autopistas de peaje, elegirá esos tramos específicos sobre la base de una evaluación que determine que la imposición de una tarifa de peaje por costes externos en los citados tramos podría tener efectos adversos para el medio ambiente, la salud pública o la seguridad vial.

2. Vehículos, carreteras y periodos afectados

Cuando la Administración tenga la intención de aplicar tarifas de peaje por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo V, notificará a la Comisión la clasificación de los vehículos a efectos de la diferenciación de la tarifa de peaje por costes externos. Cuando proceda, notificará a la Comisión la localización de las autopistas de peaje sujetas a tarifas de peaje por costes externos más elevadas [en lo sucesivo, «autopistas suburbanas»] y de las autopistas de peaje sujetas a las tarifas de peaje por costes externos menos elevadas [en lo sucesivo, «autopistas interurbanas»].

Cuando así proceda, se notificará asimismo a la Comisión los períodos exactos que configuran el período nocturno en que puede imponerse una tarifa de peaje más elevada por costes externos de contaminación acústica a fin de reflejar los mayores niveles de molestias acústicas. La clasificación de las autopistas de peaje en autopistas suburbanas, y autopistas de peaje interurbanas y la definición de los citados períodos se basarán en criterios objetivos relacionados con el nivel de exposición de las citadas vías y sus inmediaciones a la contaminación, como la densidad de población, la media anual de la contaminación atmosférica (en particular para las PM10, PM2,5 y el NO_2), el nivel crítico para los NOx, los valores límite diarios para PM10 y PM2,5; y los valores límite horarios para NO_2 y PM10 establecidos en la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, transpuesta mediante el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, así como las modificaciones en dichos valores u otros nuevos que pudieran incorporarse debido a revisiones de la citada directiva y real decreto. Los criterios utilizados se indicarán en la notificación.

3. Importe de la tarifa

Esta sección se aplicará en caso de que se considere aplicar tarifas de peaje por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo V.

En este caso, se determinará, para cada clase de vehículo, tipo de carretera y período, según corresponda, un importe único específico. La estructura tarifaria resultante deberá ser transparente, hacerse pública y ponerse a disposición de todos los usuarios en condiciones de igualdad. La publicación tendrá lugar con tiempo suficiente antes de la aplicación. Se publicarán todos los parámetros, datos y demás información necesarios para comprender cómo se calculan los diversos elementos de coste externo.

La determinación de las tarifas se guiará por el principio de tarificación eficiente, es decir, la fijación de un precio cercano al coste social marginal de la utilización del vehículo sujeto a la tarifa.

Para determinar la tarifa se tendrán asimismo en cuenta el riesgo de desviación del tráfico y sus posibles efectos adversos para la seguridad vial, el medio ambiente y la congestión, y se estudiarán las posibles soluciones para mitigar esos riesgos.

La Administración controlará la eficacia del régimen de tarificación para reducir los daños medioambientales derivados del transporte por carretera. En función de la evolución de la oferta y la demanda de transporte, ajustará cada dos años, cuando sea conveniente, la estructura tarifaria y el importe específico de la tarifa fijada para cada clase de vehículo, y período de tiempo

4. Elementos de costes externos

4.1 Coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico.

Cuando la Administración tenga la intención de aplicar tarifas de peaje por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo V, se

calculará el coste imputable de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico aplicando la fórmula que figura a continuación:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

donde:

– PCV ij = el coste de la contaminación atmosférica emitida por el vehículo de clase i en una carretera de tipo j (euro/vehículo.kilómetro).

– EF ik = el factor de emisión del contaminante k y el vehículo de clase i (gramo/vehículo.kilómetro).

– PC jk = el coste monetario del contaminante k para el tipo de carretera j (euro/gramo).

Los factores de emisión serán los mismos que los utilizados para elaborar los inventarios nacionales de emisiones contemplados en Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos. El coste monetario de los contaminantes será estimado aplicando métodos científicamente probados.

Se podrán aplicar métodos alternativos científicamente contrastados para calcular el valor de los costes por la contaminación atmosférica en los que se utilicen datos extraídos de las mediciones de los contaminantes atmosféricos y el valor local del coste monetario de los contaminantes atmosféricos.

4.2 Coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico.

Cuando la Administración tenga la intención de aplicar tarifas de peaje por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo V, se calculará el coste imputable de la contaminación acústica provocada por el tráfico aplicando la fórmula que figura a continuación:

$$NCV_j(diario) = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k/WADT$$

NCVj (día) = a × NCVj

NCVj (noche) = b × NCVj

donde:

– NCVj = el coste de la contaminación acústica emitida por un vehículo pesado de transporte de mercancías en una carretera de tipo j (euro/vehículo.kilómetro).

– NCjk = el coste de la contaminación acústica por persona expuesta en una carretera de tipo j al nivel de ruido k (euro/persona).

– POPk = la población expuesta al nivel diario de ruido k por kilómetro (persona/kilómetro).

– WADT = el tráfico medio diario ponderado (equivalente de turismo).

– a y b = son factores de ponderación determinados por la administración de tal modo que la tarifa de peaje media ponderada por contaminación acústica resultante del cálculo vehículo kilómetro corresponda al NCVj (diario).

El coste imputable de la contaminación acústica provocada por el tráfico se corresponderá con la estimación del coste económico del impacto de los niveles acústicos en la salud de los ciudadanos en torno a la carretera.

Para su cálculo se tendrán en cuenta los métodos de evaluación de los efectos nocivos de la contaminación acústica recogidos en el anexo III del Real Decreto 1513/2005, de 16 de

diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

La población expuesta al nivel de ruido k deberá determinarse con arreglo a los mapas estratégicos de ruido elaborados en virtud de los artículos 14 a 16 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, y 8 y 9 del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, u otra fuente de datos equivalente.

El coste por persona expuesta al nivel de ruido k será estimado aplicando métodos científicamente probados.

El tráfico medio diario ponderado supondrá un factor de equivalencia «e» entre los vehículos pesados de transporte de mercancías y los turismos, calculado sobre la base de los niveles de emisiones sonoras del turismo medio y del vehículo pesado de transporte de mercancías medio y teniendo en cuenta el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE.

Se podrán establecer tarifas de peaje por contaminación acústica diferenciadas para recompensar a los vehículos más silenciosos, siempre que ello no redunde en una discriminación contra los vehículos extranjeros.

ANEXO V

Valores de referencia de la tarifa de peaje por costes externos

En el presente anexo se establecen valores de referencia de la tarifa de peaje por costes externos, incluidos el coste de la contaminación atmosférica y acústica.

Cuadro 1

Valores de referencia de la tarifa de peaje por costes externos para vehículos pesados de transporte de mercancías

Clase del vehículo	Céntimo/vehículo-kilómetro	Zonas suburbanas (1)	Zonas interurbanas (2)
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible inferior a 12 toneladas o de dos ejes.	EURO 0.	18,6	9,9
	EURO I.	12,6	6,4
	EURO II.	12,5	6,3
	EURO III.	9,6	4,8
	EURO IV.	7,3	3,4
	EURO V.	4,4	1,8
	EURO VI.	2,3	0,5
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero.	2,0	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 12 y 18 toneladas o de tres ejes.	EURO 0.	24,6	13,7
	EURO I.	15,8	8,4
	EURO II.	15,8	8,4
	EURO III.	12,5	6,6
	EURO IV.	9,2	4,5
	EURO V.	5,6	2,7
	EURO VI.	2,8	0,7
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero.	2,3	0,3

(1) Por «zonas suburbanas» se entiende zonas con una densidad de población de entre 150 y 900 habitantes/km^2 (densidad media de población de 300 habitantes/km^2).

(2) Por «zonas interurbanas» se entiende zonas con una densidad de población inferior a 150 habitantes/km^2.

Los valores del cuadro 1 podrán multiplicarse por un factor máximo de 2 en las zonas de montaña y en torno a las aglomeraciones en la medida en que lo justifiquen la menor dispersión, la pendiente de la carretera, la altitud o las inversiones térmicas. Si existen datos científicos que demuestren un factor de montaña o aglomeración mayor, este valor de referencia podrá aumentarse sobre la base de una justificación detallada.

Clase del vehículo	Céntimo/vehículo-kilómetro	Zonas suburbanas (1)	Zonas interurbanas (2)
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 18 y 32 toneladas o de cuatro ejes.	EURO 0.	27,8	15,8
	EURO I.	20,4	11,3
	EURO II.	20,4	11,2
	EURO III.	16,3	8,9
	EURO IV.	11,8	6,0
	EURO V.	6,6	3,4
	EURO VI.	3,1	0,8
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero.	2,5	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 32 toneladas o de cinco ejes o más.	EURO 0.	33,5	19,4
	EURO I.	25,0	14,1
	EURO II.	24,9	13,9
	EURO III.	20,1	11,1
	EURO IV.	14,2	7,5
	EURO V.	7,6	3,8
	EURO VI.	3,4	0,8
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero.	2,8	0,3

(1) Por «zonas suburbanas» se entiende zonas con una densidad de población de entre 150 y 900 habitantes/km^2 (densidad media de población de 300 habitantes/km^2).

(2) Por «zonas interurbanas» se entiende zonas con una densidad de población inferior a 150 habitantes/km^2.

Los valores del cuadro 1 podrán multiplicarse por un factor máximo de 2 en las zonas de montaña y en torno a las aglomeraciones en la medida en que lo justifiquen la menor dispersión, la pendiente de la carretera, la altitud o las inversiones térmicas. Si existen datos científicos que demuestren un factor de montaña o aglomeración mayor, este valor de referencia podrá aumentarse sobre la base de una justificación detallada.

ANEXO VI

Comportamiento en materia de emisiones

El presente anexo establece el comportamiento en materia de emisiones de contaminantes según el cual se diferenciarán los peajes con el artículo 9 de este real decreto.

Criterios de comportamiento en materia de emisiones de contaminantes para los vehículos ligeros

Peajes y tasas por utilización	5-15 % inferior a la tarifa máxima	15-25 % inferior a la tarifa máxima	25-35 % inferior a la tarifa máxima	Hasta el 75 % inferior a la tarifa máxima
Comportamiento en materia de emisiones.	Euro-6d-temp-x (#)	Euro-6d-x (#)	Valores máximos declarados de valores de RDE para las emisiones de contaminantes (##) < 80 % de los límites de emisiones aplicables.	Vehículos de emisión cero.

(#) Donde x puede estar vacío o puede ser uno de los siguientes (EVAP, EVAP-ISC, ISC o ISC-FCM).

(##) Para NO_x y PN como se indica en el punto 48.2, del certificado de conformidad, en el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión de 15 de abril de 2020, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

§ 23

Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 50, de 27 de febrero de 2014
Última modificación: 4 de diciembre de 2024
Referencia: BOE-A-2014-2110

Este real decreto deroga y sustituye al anterior Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, que incorporaba al Derecho español la Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Desde la entrada en vigor del citado Real Decreto 551/2006 se han producido diversas modificaciones en esta materia en la normativa comunitaria e internacional. Por un lado, la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas ha venido a refundir las anteriores Directivas 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera, y la 96/49/CE de 23 de julio, del Consejo, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Este real decreto transpone la citada Directiva 2008/68/CE en lo que afecta al transporte por carretera.

Por otra parte, el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), directamente aplicable al transporte interno en virtud de lo dispuesto en la citada Directiva, ha sido objeto de numerosas modificaciones entre las que es de destacar la incorporación a su texto de las normas de la Directiva 96/35/CE del Consejo, de 3 de junio de 1996, relativa a la designación y a la cualificación profesional de consejeros de seguridad para el transporte por carretera, por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas, que había sido incorporado al ordenamiento interno por el Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre consejeros de seguridad para el transporte de mercancías por carretera, por ferrocarril o por vía navegable, que ha quedado en gran parte vaciado de contenido en lo que se refiere al transporte por carretera. Por ello, se estima conveniente modificar la citada disposición excluyendo de su ámbito de aplicación al transporte por carretera e incorporando a este real decreto las escasas normas que no han sido recogidas en el ADR. Aunque se imponen nuevas obligaciones para los consejeros de seguridad que implican nuevas cargas para las empresas afectadas quedan sobradamente compensadas en el contexto del proceso de reducción de cargas administrativas que se está llevando a cabo en la normativa general reguladora del transporte por carretera.

Junto a lo anterior, el nuevo real decreto persigue poner al día todas aquellas normas que han quedado obsoletas, o son contrarias a las normas internacionales vigentes en este momento, aprovechando esta ocasión para actualizar la normativa aplicable al transporte de mercancías peligrosas por carretera. Asimismo, se trata de sustituir el real decreto vigente por una norma actualizada y adecuada a las modificaciones habidas en la normativa internacional que regule, en su conjunto, todas las cuestiones que afectan al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Asimismo, se pretende desarrollar normas internas en la materia, en aspectos que, o bien no se contemplan en el ADR, o bien se deja libertad a los Estados para su desarrollo o concreción.

Finalmente, se regulan cuestiones que, de acuerdo con la normativa internacional, se apartan del régimen general por considerarse necesario en supuestos específicos.

Este real decreto ha sido informado favorablemente por la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas y sometido al procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y de reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, previsto en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, modificada por la Directiva 98/48/CE de 20 de julio, así como en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, que incorpora estas Directivas al ordenamiento jurídico español.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento, del Interior y de Industria, Energía y Turismo, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de febrero de 2014,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales y definiciones

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de este real decreto es la regulación de las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.

Artículo 2. *Disposiciones generales.*

1. Las normas del Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada serán de aplicación a los transportes que se realicen íntegramente dentro del territorio español, con las especialidades recogidas en el anejo 1 de este real decreto.

Asimismo, se aplicarán al transporte interno las normas contenidas en los acuerdos internacionales bilaterales o multilaterales que, conforme a lo dispuesto en el ADR, sean suscritos por España.

No podrán exigirse condiciones o requisitos relativos a la fabricación y equipamientos de los vehículos más rigurosos que los establecidos en el ADR.

2. Las normas contenidas en los capítulos II, IV, VI y VII de este real decreto serán de aplicación al transporte interno e internacional de mercancías peligrosas por carretera dentro del territorio español.

3. Lo dispuesto en el capítulo III será de aplicación a las empresas establecidas en España o a las que deseen obtener certificaciones de conformidad de tipo u homologaciones de organismos de control españoles o de autoridades españolas.

4. Lo dispuesto en el capítulo V será de aplicación a las empresas establecidas en España a las que les es de aplicación la figura del consejero de seguridad de acuerdo con lo establecido en el ADR y en el presente real decreto.

5. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto, los transportes de mercancías peligrosas por carretera efectuados con vehículos pertenecientes a las Fuerzas

Armadas o a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o realizados bajo su responsabilidad. Dichos transportes se regirán por sus normas especiales, incluyendo los tratados internacionales de los que España sea parte, sin perjuicio de las particularidades que se establezcan por razón de sus fines y especiales características.

Se entiende por transportes realizados bajo la responsabilidad de la Fuerzas Armadas aquellos en los que estas asuman la supervisión directa y física. No obstante, los transportes de mercancías peligrosas efectuados por contratistas que trabajen para las Fuerzas Armadas quedan sometidos al presente real decreto salvo en el caso de que realicen sus obligaciones contractuales bajo la supervisión directa y física de las Fuerzas Armadas.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entenderá por:

a) ADR: el Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada.

b) Mercancías peligrosas: Aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas.

c) Transporte: El realizado en vehículos automóviles, que circulen sin camino de rodadura fijo, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público.

Están consideradas como operaciones de transporte las actividades de carga, descarga de las mercancías en los vehículos y la transferencia entre modos de transporte así como las paradas y estacionamientos que se realicen por las circunstancias del transporte.

d) Expedidor: La persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte.

e) Transportista: La persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial.

f) Cargador-descargador: La persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de la mercancía.

g) Vehículo: Medio de transporte dotado de motor, destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 kilómetros por hora, así como cualquier remolque o semirremolque cuando transporten mercancías peligrosas, con excepción de los vehículos que circulen sobre raíles, la maquinaria móvil y los tractores forestales y agrícolas que no alcancen una velocidad de diseño superior a 40 kilómetros por hora.

Para el resto de expresiones utilizadas en el presente real decreto se aplicarán las definiciones y términos que aparecen en el texto del ADR vigente en cada momento.

CAPÍTULO II

Normas sobre la operación de transporte

Artículo 4. *Miembros de la tripulación.*

1. Las empresas transportistas adoptarán las medidas precisas para que los vehículos cumplan las condiciones reglamentarias y para que los miembros de la tripulación sean informados sobre las características especiales de los vehículos y tengan la formación exigida en la normativa vigente.

2. Para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, cuando así lo requieran las disposiciones del ADR, se exigirá una autorización administrativa especial que habilite para ello, conforme a lo dispuesto en los artículos 25 y siguientes del Reglamento general de conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

Artículo 5. *Normas de circulación.*

1. De acuerdo con lo establecido en los artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación, el control y la vigilancia de la circulación podrá fijar restricciones a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Deberá contar, para ello, con el informe previo del Consejo Superior de Seguridad Vial, que dictaminará la procedencia de las medidas y propondrá las modificaciones que se estimen oportunas para lograr la indispensable coordinación interterritorial en esta materia, salvo en casos imprevistos o por circunstancias excepcionales.

2. Los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán utilizar los itinerarios que se establezcan en las disposiciones previstas en el apartado anterior.

Asimismo, cuando existan itinerarios coincidentes por autopista, autovía o plataforma desdoblada para ambos sentidos de circulación, en todo o parte del recorrido, deberán seguirlos obligatoriamente, salvo en aquellos tramos que sean objeto de las restricciones a que se refiere el punto anterior.

Cuando existan circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones deberán utilizarlas inexcusablemente, y siempre la más externa, en su caso, al casco urbano. Tales vías deberán estar debidamente señalizadas para la circulación de estos vehículos.

Por las fuerzas de vigilancia encargadas de la regulación y control del tráfico se adoptarán las medidas oportunas tendentes a que se lleve a efecto lo establecido en el presente artículo, desviando y encauzando la circulación de estos vehículos por los itinerarios que se consideren más idóneos en cada momento, tanto desde el punto de vista de la seguridad vial como de la fluidez del tráfico.

3. Lo dispuesto en el apartado anterior no será de aplicación al transporte de mercancías peligrosas realizado de acuerdo con alguna de las exenciones recogidas en el ADR, salvo que, por motivos de seguridad, la autoridad competente considere que las citadas restricciones sean aplicadas también a estos transportes exentos.

Artículo 6. *Miembro de la tripulación no conductor.*

Cuando la operación de transporte precise, además, personal distinto del conductor a bordo del vehículo, la empresa por cuya cuenta actúa acreditará documentalmente que ha recibido la formación adecuada para la operación que se le ha encomendado.

Artículo 7. *Permisos excepcionales y especiales.*

1. La Dirección General de Transporte Terrestre o el órgano competente de las Comunidades Autónomas o de las Ciudades de Ceuta y Melilla, previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, establecerá los criterios referentes a la obtención de permisos excepcionales para aquellas mercancías no incluidas en el ADR, cuyo transporte pueda implicar especiales riesgos por razón de su innovación tecnológica, de la carga o de su ordenación, que se completarán con las instrucciones que, con respecto a la circulación, proceda dictar por la autoridad competente en materia de tráfico y seguridad vial.

2. Los transportistas que hayan de utilizar tramos de carretera o vías urbanas, que estén sometidos a restricciones o prohibiciones de circulación para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, deberán solicitar permiso especial del órgano administrativo que las estableció, previa justificación de su necesidad, con indicación del calendario, horario, itinerario, necesidad de acompañamiento, en su caso, y demás circunstancias específicas, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación.

3. La Dirección General de Transporte Terrestre o, en su caso, los órganos competentes de las Comunidades Autónomas o de las Ciudades de Ceuta y Melilla podrán autorizar excepcionalmente, previo informe favorable de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, el transporte de mercancías peligrosas prohibidas por el ADR o el transporte realizado en condiciones diferentes de las previstas en el ADR, en la medida en que esos transportes sean claramente definidos y de duración limitada. Estas

autorizaciones se completarán con las instrucciones que, con respecto a la circulación, proceda dictar por las autoridades competentes en materia de tráfico y seguridad vial.

A estos efectos, los interesados en obtener estas autorizaciones deberán presentar ante el órgano competente una solicitud acompañada de un estudio técnico que la justifique, que deberá completarse, a petición de dicho órgano, con los documentos y estudios que, en su caso, se estimen pertinentes. El procedimiento para el otorgamiento de estas autorizaciones se adecuará a lo dispuesto en la normativa internacional y, en su defecto a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

CAPÍTULO III

Normas técnicas sobre vehículos de transporte, envases y embalajes, grandes recipientes para granel, grandes embalajes y contenedores a granel (pulverulentos o granulares)

Artículo 8. *Envases, embalajes, grandes recipientes para granel (IBC/GRG) y grandes embalajes.*

1. Como reglamentación complementaria para las pruebas y certificaciones de conformidad con los requisitos reglamentarios, prescritas en el ADR y en este real decreto, de recipientes, envases, embalajes y grandes recipientes para granel (IBC/GRG) y grandes embalajes, se deberán cumplir las siguientes especificaciones:

El fabricante nacional, o el representante del fabricante extranjero, que desee obtener una certificación de conformidad de tipo, deberá seguir el procedimiento siguiente:

a) La petición, deberá incluir la relación de productos para los que se desea la certificación de conformidad de tipo, de acuerdo con el reglamento de la infraestructura para la calidad y seguridad industrial, aprobado por Real Decreto 2200/1995, de 28 de septiembre.

b) La personalidad del solicitante se acreditará mediante lo siguiente:

Para los envases y embalajes, IBC/GRG y grandes embalajes fabricados en España, se comprobará de oficio la inscripción del fabricante en el Registro Integrado Industrial.

Para la obtención de certificados de conformidad de tipo de envases y embalajes de origen no español: Justificación acreditativa de la condición de fabricante en su país de origen.

c) La ficha de características técnicas del envase y embalaje deberá contener esquemas y memoria descriptiva de sus condiciones técnicas y sistemas de marcado.

d) Para obtener la certificación de conformidad de tipo se acompañará el acta de ensayos expedida por un organismo de control legalmente establecido.

e) Cuando, entre los ensayos prescritos por la reglamentación, se incluyan pruebas para las que se requieran laboratorios especializados, tales como ensayos de envejecimiento de materiales, comportamiento de estos ante el ataque de sustancias químicas u otros, se acompañará el acta de ensayos del laboratorio acreditado por la entidad de acreditación legalmente establecida.

f) Se acompañará una relación de establecimientos en los que pueda efectuarse la selección de muestras para la conformidad de la producción.

g) Es necesaria una auditoría del fabricante, realizada por un órgano de control legalmente establecido, la cual podrá ser dispensada por la autoridad competente en los casos en que la citada empresa haya sido auditada en relación con productos semejantes del que se pretende obtener la certificación de conformidad de tipo.

Con los documentos citados anteriormente, el organismo de control legalmente establecido, procederá tal y como se indica en el artículo 13 del presente real decreto.

Lo anterior no es de aplicación en los casos en los que estos envases y embalajes ya han obtenido una certificación de conformidad de tipo (o aprobación de tipo), dada por las autoridades del país de origen de acuerdo a lo dispuesto en la Reglamentación Internacional correspondiente.

La validez de las certificaciones de conformidad de tipo queda automáticamente suspendida si en el plazo reglamentario de dos años no se recibe en el Registro de contraseñas, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, la documentación acreditativa de haber superado favorablemente las exigencias de la conformidad de producción.

Las anteriores disposiciones no se aplican a los envases, embalajes, grandes recipientes para granel (IBC/GRG) y grandes embalajes utilizados para el transporte de material radiactivo, para los que se aplicarán las disposiciones recogidas en el ADR, en cuanto a las aprobaciones del diseño de bultos radiactivos. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 109 del Reglamento sobre instalaciones nucleares y radiactivas, y otras actividades relacionadas con la exposición a las radiaciones ionizantes, aprobado por el Real Decreto 1217/2024, de 3 de diciembre, para aquellos bultos radiactivos que precisen, de acuerdo con el ADR, dicha aprobación o, en su caso, la convalidación del certificado de aprobación del país de origen, esta será emitida por la Dirección General de Planificación y Coordinación Energética del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, previo informe del Consejo de Seguridad Nuclear.

En el caso de que para la aprobación de diseño de un bulto radiactivo de origen español el solicitante demuestre el cumplimiento de los ensayos requeridos por el ADR mediante la realización de los mismos, de acuerdo con las opciones recogidas en el apartado 6.4.12.1 del ADR, en la solicitud de aprobación se incluirá el acta de ensayos expedida por un organismo de control legalmente establecido.

2. En el caso de envases y embalajes, grandes recipientes a granel (IBC/GRG) y grandes embalajes, la conformidad de la producción en serie deberá efectuarse, al menos, cada dos años, a través de un muestreo de los prototipos autorizados y de la realización de determinados ensayos.

No obstante se considerará que, en este caso, no se deberán realizar todos los ensayos que se hicieron con el prototipo y que solamente se deben realizar los ensayos, muestreos e inspecciones siguientes en general para todo tipo de envases y embalajes, IBC/GRG o grandes embalajes:

Muestreo de selección: Al objeto de homogeneizar criterios de selección, se considera que se deberá proceder, por los organismos de control, de la forma siguiente:

a) El organismo de control, seleccionará un prototipo del total de tipos aprobados por cada fabricante, si este no tiene más de 20 tipos aprobados.

b) En el caso de que el fabricante tenga más de 20 tipos aprobados el número a seleccionar por muestreo serán tres.

Inspección: Será necesaria la inspección de los medios de producción y el control de los materiales, así como de la medición de los espesores y dimensiones de las muestras fabricadas, con aparatos o instrumentos calibrados, y la comprobación de la correspondencia de estos con el tipo o tipos aprobados, además se realizarán los siguientes ensayos:

a) Prueba de estanquidad, únicamente según lo expuesto en el capítulo 6.1 del ADR, en el caso de envases y embalajes para líquidos.

b) Prueba de vibración, según el capítulo 6.5 del ADR, para los IBC/GRG.

c) En el caso de los grandes embalajes, según lo expuesto en el capítulo 6.6 del ADR, prueba de elevación por arriba, en el caso de los diseñados para ser levantados por su parte superior, y, en caso contrario, prueba de elevación por abajo.

d) En los casos de envases y embalajes de plástico para líquidos, se prepararán estos, según corresponda al tipo de plástico, para su ensayo de envejecimiento (compatibilidad química) previamente al ensayo de estanquidad de conformidad con el ADR.

En el caso particular de envases, embalajes, grandes recipientes para granel (IBC/GRG) y grandes embalajes utilizados para el transporte de material radiactivo, con aprobación de diseño de bulto radiactivo de origen español, la conformidad de la producción se efectuará de acuerdo con lo establecido por la Dirección General de Política Energética y Minas en dicha aprobación de diseño. En estos casos, la conformidad de la producción se realizará tomando como referencia la citada aprobación de diseño y el programa de garantía de

calidad que deben aplicar los fabricantes de bultos radiactivos de acuerdo con lo establecido en el apartado 1.7.3 del ADR.

La conformidad de la producción se realizará, en las instalaciones del fabricante, por los organismos de control legalmente establecidos citados en el artículo 12 del presente real decreto, salvo los ensayos que tengan que realizarse en laboratorios especializados.

3. Las pruebas, auditorías y certificaciones de tipo, así como las comprobaciones de conformidad de la producción y, en su caso, las inspecciones iniciales, a que se hace referencia en la reglamentación, serán realizadas por organismos de control legalmente establecidos donde esté radicado el fabricante o su representante legal o mandatario, si el fabricante es extranjero.

4. En su caso, las inspecciones periódicas a que hace referencia la reglamentación, serán realizadas por organismos de control legalmente establecidos.

5. Los envases y embalajes, IBC/GRG y grandes embalajes, fabricados por empresas instaladas en España, y que ya disponen de certificación de conformidad de tipo o que obtengan dicha certificación de la autoridad competente del país de origen, de acuerdo con la reglamentación internacional correspondiente, deberán también ser sometidos, como se indica en el apartado 2 anterior, a la certificación de la conformidad de la producción por un organismo de control legalmente establecido tal y como se expone en el artículo 13 del presente real decreto.

Los envases y embalajes, IBC/GRG y grandes embalajes utilizados para el transporte de material radiactivo, fabricados por empresas instaladas en España, que hayan obtenido la aprobación de diseño de la autoridad competente del país de origen y que vayan a ser utilizados en España, deberán ser sometidos a la conformidad de la producción en los términos establecidos por la Dirección General de Política Energética y Minas en la convalidación del certificado de aprobación del país de origen.

6. Los bidones metálicos reconstruidos deberán cumplir las especificaciones técnicas exigidas por el ADR, en su capítulo 6.1, y la empresa reconstructora deberá estar inscrita en el Registro de contraseñas y fabricantes de las unidades de transporte (envases y embalajes) especiales para el transporte de mercancías peligrosas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Todo el proceso de reconstrucción de los bidones metálicos, y el marcado de los mismos, deberán ser supervisados por un organismo de control legalmente establecido, que emitirá mensualmente un informe, acompañado de los datos de los bidones reconstruidos, remitiéndolo a la autoridad competente.

7. Los IBC/GRG reconstruidos o reparados, deberán cumplir las especificaciones técnicas exigidas por el ADR, en su capítulo 6.5.

Todo el proceso de reparación o reconstrucción y marcado de los IBC/GRG, deberá ser supervisado por un organismo de control legalmente establecido que emitirá mensualmente un informe acompañado de los datos de los IBC/GRG reconstruidos o reparados.

En todos los casos de IBC/GRG, los cuerpos o recipiente de plástico rígido y los recipientes de los IBC/GRG compuestos, dañados o simplemente renovados o remplazados, serán de la marca del fabricante original. En el caso de que no exista fabricante por cese o desaparición del mismo, el fabricante sea extranjero o si no fuese posible obtener los recipientes del fabricante original, el organismo de control pedirá autorización a la autoridad competente para utilizar otro cuerpo o recipiente diferente de un fabricante del ámbito del Acuerdo del ADR. En todo caso el IBC/GRG cumplirá las pruebas que exige el capítulo 6.5 del ADR debiéndose obtener un nuevo tipo español.

Artículo 9. *Vehículos.*

1. La homologación de los vehículos base de los vehículos a motor y sus remolques o semirremolques, a la que hace referencia el ADR, se realizará conforme a lo establecido en las disposiciones recogidas en el anejo 5 de este real decreto.

2. La instalación en vehículos, de equipos de carga de explosivos en barreno, se ajustará a lo dispuesto en el Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas. Estos equipos deberán ser conformes con lo establecido para ellos en los Reglamentos vigentes de seguridad minera y explosivos. Asimismo el análisis de riesgos correspondiente deberá ser

certificado, previamente a la utilización de dichos equipos, por una entidad debidamente homologada.

Del cumplimiento de lo dispuesto en este apartado 2 se informará a la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Artículo 10. *Cisternas, vehículos batería y CGEM, vehículos EXII, EXIII, FL, OX y AT y MEMU.*

1. Como reglamentación complementaria, a lo establecido en este real decreto y en el ADR, para el diseño, certificación de la conformidad con los requisitos reglamentarios de un prototipo, construcción e inspección inicial o periódica de depósitos de cisternas, vehículos batería, CGEM y MEMU, inspección inicial o periódica de vehículos portadores y otros a los que se les exija en el ADR, se cumplirá lo establecido en las disposiciones recogidas en el anejo 5 del presente real decreto.

2. En el caso de cisternas, vehículos batería, CGEM y MEMU, las inspecciones iniciales, a que se hace referencia en el apartado anterior, se realizarán en las instalaciones del fabricante de la cisterna, vehículo batería, CGEM o MEMU, o en las de su representante legal, y una vez montado el depósito sobre el vehículo portador, en el caso de cisterna y vehículo batería.

3. Las inspecciones periódicas se realizarán con las periodicidades establecidas en las disposiciones recogidas en el apartado 3 del anejo 5 del presente real decreto.

4. Cuando se haya producido una reparación, modificación o accidente que haya afectado a la seguridad del depósito o de sus equipos, deberá efectuarse una inspección extraordinaria conforme con lo establecido en las disposiciones a) y b) recogidas en el apartado III del anejo 5 del presente real decreto.

5. Los organismos de control legalmente establecidos realizarán las siguientes actuaciones:

a) Certificaciones de prototipos de cisternas, vehículos batería, CGEM y MEMU, incluyendo los medios de fijación del depósito.

b) Auditorías de los medios de producción del fabricante.

c) Comprobación de su aptitud para realizar los trabajos de soldadura, el seguimiento de la construcción en todas sus fases, la selección y verificación de los materiales, los controles no destructivos de las soldaduras, incluida su selección y la adaptación de la construcción, en todos sus aspectos, al proyecto.

d) Inspecciones iniciales, antes de la puesta en servicio, de las cisternas, vehículos batería, CGEM y MEMU, incluyendo los medios de fijación del depósito, características de construcción, examen interior y exterior, ensayo de presión hidráulica, otras pruebas o ensayos que se requieran y verificación del buen funcionamiento del equipo.

e) Vigilancia, durante todo el proceso de fabricación, de la correcta realización de todos los trabajos de construcción, soldadura y control. En el caso de los fabricantes extranjeros, los organismos de control presentarán un plan de control de cada cisterna en fabricación, o que se fabrique a partir del prototipo, que prevea, al menos, cuatro visitas técnicas a las instalaciones del fabricante. Las subcontrataciones se controlarán y harán por el propio organismo de control y sólo se podrán realizar en los casos de radiografías de soldaduras y ensayos de materiales.

f) Inspecciones iniciales de los vehículos portadores o tractores de vehículos EXII, EXIII, FL, OX y AT.

6. Los organismos de control legalmente establecidos realizarán las inspecciones periódicas de las cisternas, vehículos batería, CGEM y MEMU, así como la de los vehículos portadores o tractores de vehículos EXII, EXIII, FL, OX y AT.

Como excepción al párrafo anterior, las inspecciones anuales de los vehículos, exclusivamente para prórrogas, del certificado ADR, prescritas en el mismo, para los tipos EXII, EXIII, FL, OX y AT, podrán también realizarse en estaciones de Inspección Técnica de Vehículos autorizadas por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

Artículo 11. *Contenedores a granel (pulverulentos o granulares) especiales para determinados productos según ADR.*

Las aprobaciones de tipo de los contenedores, así como las certificaciones de conformidad con el tipo de los contenedores fabricados en serie y las inspecciones periódicas serán realizadas por organismos de control que cumplan las condiciones del artículo 12 del presente real decreto.

Las características y formatos de los documentos que generen los organismos de control serán las que determine el Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Constructivamente, los citados contenedores, deberán cumplir las prescripciones técnicas del capítulo 6.11 del ADR.

Artículo 12. *Organismos de control y estaciones ITV.*

1. Los fabricantes o propietarios de los vehículos y equipos que hayan sido objeto de un informe o certificación de un organismo de control o una estación ITV podrán manifestar su disconformidad o desacuerdo con el informe o certificación a través del procedimiento previsto en el artículo 16 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria. En tanto no exista una revocación del informe o certificación por parte de la Administración, el interesado no podrá solicitar la misma intervención de otro organismo de control.

2. Los organismos de control, deberán obtener la acreditación de una entidad de acreditación legalmente establecida.

Los organismos de control para realizar las distintas actividades enunciadas, deberán estar acreditados conforme a la norma UNE-EN/IEC17.020, sobre criterios generales para el funcionamiento de los diversos organismos que realizan inspección, y cumplir con los requisitos adicionales establecidos en los apartados I, II, III y IV, según el caso, del anejo 6 del presente real decreto.

3. Las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, autorizadas según se establece en el artículo 10, apartado 6, deberán estar acreditadas conforme a la norma UNE-EN/IEC17.020, antes mencionada y cumplir con los requisitos adicionales establecidos en el apartado V del anejo 6 del presente real decreto.

4. En el caso de las cisternas, de cualquier tipo, que son construidas para su destino a España, en un país que no es parte contratante del ADR, a través de aprobaciones de tipo extranjeras de países contratantes del ADR, podrán actuar, además de los organismos de control españoles debidamente acreditados por una entidad de acreditación legalmente establecida, los organismos de control legalmente establecidos por otros países, que tengan en vigor Acuerdos Técnicos de Colaboración Internacional con el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, para la aprobación, seguimiento y verificación de la construcción de las cisternas de mercancías peligrosas.

Artículo 13. *Contraseñas.*

Los organismos de control legalmente establecidos, siempre que realicen actuaciones de certificación de tipo de cualquier tipo de unidad de transporte solicitarán la asignación de contraseña en la forma que el órgano competente de la Comunidad Autónoma, donde esté radicado el fabricante, disponga.

Los organismos de control legalmente establecidos, enviarán al registro de contraseñas copia de los certificados emitidos y dosier técnico.

A los efectos de cumplir con las obligaciones que el ADR establece para los Estados miembros, se mantendrá un registro centralizado de contraseñas de tipo de envases y embalajes, grandes recipientes para granel (IBC/GRG) y grandes embalajes, cisternas, vehículos-batería y CGEM (contenedores de gas de elementos múltiples), contenedores a granel (pulverulentos o granulares) especiales para determinados productos según el ADR, así como de homologaciones de vehículos. Dicho Registro se encuentra integrado en la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

No obstante lo anterior, en el caso de los envases, embalajes, grandes recipientes para granel (IBC/GRG) y grandes embalajes utilizados para el transporte de material radiactivo, el

procedimiento de asignación de marcas de identificación para los diseños aprobados se establecerá en la aprobación de diseño de los bultos, o en la convalidación del certificado de aprobación del país de origen, que debe emitir la Dirección General de Planificación y Coordinación Energética del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, previo informe del Consejo de Seguridad Nuclear, en base al artículo 109 del Reglamento sobre instalaciones nucleares y radiactivas, y otras actividades relacionadas con la exposición a las radiaciones ionizantes, aprobado por el Real Decreto 1217/2024, de 3 de diciembre. La asignación de esta marca de identificación, así como el nombre del fabricante, si este es conocido, el país de aprobación y la marca de identificación asignada al bulto por la autoridad competente del país que apruebe el diseño del bulto, serán comunicados por la citada Dirección General de Planificación y Coordinación Energética a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa para que sea recogida en el Registro centralizado de contraseñas de tipo.

Artículo 14. *Reparaciones o modificaciones.*

Las reparaciones u otras modificaciones que se pretendan efectuar en los depósitos de cisternas y contenedores cisterna se realizarán conforme a lo indicado en el Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación, de cisternas de mercancías peligrosas.

Artículo 15. *Actas de inspección.*

1. En el caso de inspecciones iniciales de vehículos cisterna y vehículos batería, el acta de conformidad con el tipo, que emita el organismo de control, será presentada por triplicado, junto con el certificado de carrozado del vehículo, en la estación ITV que haga la inspección del vehículo para la expedición de la tarjeta ITV. La estación ITV archivará una de las copias, sellando las otras y entregándoselas al propietario, quien conservará una en su poder, para la obtención del certificado de aprobación o su renovación, entregando la otra al organismo de control para su archivo, y donde, en caso de pérdida o sustracción, solicitará un duplicado.

2. El acta que emita el organismo de control tras las inspecciones por reparación o modificación del vehículo cisterna o vehículo batería será presentada, por triplicado, a la estación ITV donde el vehículo efectúe la revisión reglamentaria, procediendo de igual forma con ella.

Artículo 16. *Certificado de aprobación.*

Se expedirá un certificado de aprobación por cada vehículo-cisterna, vehículo batería, vehículo portador o tractor de cisternas, tipos FL, OX y AT, y CGEM así como vehículos EXII, EXIII y MEMU, previa solicitud del propietario o su representante, de acuerdo con el modelo expuesto en el ADR en vigor.

Conforme a lo establecido en el artículo 10 del presente real decreto, el organismo de control emitirá el certificado siempre que la inspección a la que se somete el vehículo resulte satisfactoria.

Artículo 17. *Documentación de las inspecciones.*

1. Como consecuencia de las actuaciones de los organismos de control establecidas en los artículos anteriores, dichos organismos generarán los documentos que se relacionan para cada caso en el anejo 7 de este real decreto.

2. Los documentos, a que se hace referencia en el apartado 1 de este artículo, incluidas las actas negativas, serán archivados y custodiados por el organismo de control durante un plazo no inferior a diez años o hasta la fecha de caducidad del documento, si es superior a diez años; y estarán, en todo momento, a disposición del órgano competente de la Comunidad Autónoma donde se ha realizado la actuación. No obstante, será remitida copia al órgano competente de la Comunidad Autónoma, en la forma que éste disponga, en los casos que a continuación se enumeran:

a) Certificación de tipo de envases, embalajes, grandes embalajes y grandes recipientes a granel (IBC/GRG): Certificado de conformidad del tipo con los requisitos reglamentarios, por duplicado (apéndice E-1).

b) Certificación de prototipo de cisternas, vehículos-baterías y CGEM, por duplicado:

1.º Certificado de conformidad con los requisitos reglamentarios de un tipo (apéndice E-6).

2.º Documento H especial (apéndice E-7).

3.º Documentos de clase (apéndice E-8).

c) Inspección inicial, antes de la puesta en servicio, de las cisternas, vehículos-batería y CGEM con el tipo:

1.º Acta de conformidad de la cisterna, vehículo-batería y CGEM con el tipo (apéndice E-11).

2.º Documento H especial (apéndice E-7).

3.º Documentos G (apéndice E-14).

4.º Documentos V1 y V2 y acta de cumplimiento reglamentario (apéndice E-25).

5.º Documentos de clase (apéndice E-8).

6.º Ficha técnica (apéndice E-20).

d) Inspecciones excepcionales, en los casos en que sean debidas a accidentes, por duplicado:

1.º Informe previo a la modificación o reparación de una cisterna, contenedor cisterna o batería de recipientes para el transporte de mercancías peligrosas (apéndice E-16).

2.º Acta de inspección de una cisterna, vehículo-batería o CGEM para el transporte de mercancías peligrosas tras su modificación o reparación (apéndice E-17).

3.º Documento H especial (apéndice E-7).

4.º Documentos G (apéndice E-14).

5.º Documentos V1 y V2 y acta de cumplimiento reglamentario (apéndice E-25, parte I).

6.º Documentos de clase (apéndice E-8).

7.º Ficha técnica (apéndice E-20).

e) Inspecciones iniciales de vehículos tractores de vehículos cisterna, vehículos batería, vehículos portadores de cisternas, vehículos portadores de CGEM, vehículos portadores de batería de recipientes y vehículos para el transporte de explosivos tipo EX/II y EX/III:

1.º Documentos V1 y V2 y acta de cumplimiento reglamentario (apéndice E-25).

2.º Anexo IV, parte II, disposiciones adicionales para vehículos EX/II, EX/III y MEMU.

3.º Ficha técnica (apéndice E-20).

Artículo 18. *Remisión de documentación.*

El órgano competente de la Comunidad Autónoma remitirá a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, con el fin de realizar un seguimiento nacional de los daños producidos por los accidentes ocurridos en cisternas que transportan mercancías peligrosas, una copia firmada y sellada de la documentación relacionada en el apartado 2, párrafo d), del artículo anterior.

Artículo 19. *Importación de cisternas, vehículos batería, EXII y EXIII o MEMU.*

Los vehículos-cisternas fijas o desmontables y los vehículos batería, así como, en su caso, los vehículos EXII y EXIII y MEMU, trasladados a España de otro país parte contratante del ADR o no, con registro de tipo extranjero, para poder ser matriculados deberán, previamente, obtener un certificado ADR especial emitido por el órgano competente autonómico en materia de Industria, el cual requerirá al propietario o importador, como necesarios a tal objeto, la siguiente documentación:

1. Certificado ADR vigente con todos los datos y sellos necesarios según el modelo oficial del ADR.

2. Certificado o copia autorizada de la aprobación de tipo por la autoridad competente, u organismo autorizado por ella, del país de origen donde se fabrica.

3. Documentación del fabricante de vehículos-cisternas fijas o desmontables, vehículo batería, vehículos EXII o EXIII y MEMU, referente a los siguientes puntos:

a) Acompañando a la memoria original, memoria descriptiva completa en español.

b) Cálculos, según el código de cálculo utilizado, normas técnicas del ADR y características de los materiales, acompañando para esto un certificado de los materiales de la cisterna en cuestión.

c) Planos del conjunto y planos de detalles de los equipos de servicio y de protección, bocas de hombre y de inspección, así como de las secciones y alzado de los rompeolas y mamparos.

d) Acompañando a la memoria original, memoria de los equipos de servicio en español.

e) Croquis de inspección de soldaduras y coeficiente empleado para el cálculo posterior de los espesores de fondos y virolas, mamparos o rompeolas en su caso.

f) De acuerdo con el ADR, lista de materias a solicitar y código de la cisterna en su caso.

g) Actas de todos los ensayos, de materiales, radiografías de soldaduras, pruebas hidráulicas y de estanquidad y calibrado y tarado de los equipos de servicio.

h) Además de los Documentos anteriores es necesario un Acta de inspección de la cisterna, emitido por un organismo de control español, con medición de espesores, siempre que sea posible, firmada y sellada por este.

Todas las hojas de los Documentos anteriores, deben estar ordenadas y unidas en un conjunto o proyecto técnico. Todas sus hojas se sellarán, tanto por el fabricante o importador, como por el organismo de control extranjero que controló e inspeccionó la construcción e hizo la prueba hidráulica inicial.

En el caso de vehículos-cisterna fijas o desmontables, vehículos-batería o MEMU, de 4 bares o más, será necesario aportar un manual de calidad del fabricante, informado favorablemente por un organismo de control español.

4. La preceptiva y siempre necesaria inspección de la cisterna, indicada en el punto 3 anterior, se realizará únicamente cuando el organismo de control haya obtenido previamente a la misma, la contraseña del Ministerio de Industria, Energía y Turismo citada en el artículo 13 del presente real decreto.

Para la obtención de la contraseña, el organismo de control legalmente establecido deberá presentar en dicho Registro una copia completa del proyecto técnico y los documentos indicados en el punto 3 anterior, a excepción del acta de inspección.

El número asignado de contraseña se colocará al lado del número de expediente del acta de inspección del organismo de control citado en apartado g) del punto 3 anterior.

5. La ausencia de alguno de los documentos citados, incluyendo el Acta de inspección, dará lugar a la no emisión del certificado ADR por la autoridad competente española.

6. Asimismo, una copia del certificado ADR, emitido por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, se remitirá al Registro de contraseñas de tipo del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

7. En el caso de las cajas móviles-cisterna ADR o RID-ADR y de los contenedores-cisterna, construidos, en ambos casos, de conformidad con el capítulo 6.8 del ADR y de las cisternas portátiles construidas de conformidad con el capítulo 6.7 del ADR se les requerirá también la documentación indicada en los puntos 2, 3 y 4 citados anteriormente, procediéndose de igual forma, excepto en la emisión del certificado ADR.

CAPÍTULO IV

Normas de actuación en caso de avería o accidente

Artículo 20. *Actuación y comunicación.*

1. En caso de que, un vehículo que transporte mercancías peligrosas, a causa de una avería o accidente, no pueda continuar su marcha, se actuará de la siguiente forma:

a) Actuación de los miembros de la tripulación: Los miembros de la tripulación tomarán inmediatamente las medidas que se determinen en las instrucciones escritas según el ADR y adoptarán aquellas otras que figuran en la legislación vigente. Seguidamente se procederá a informar de la avería o accidente al teléfono de emergencia que corresponda, de acuerdo

con la relación que, a tal efecto, se publica, con carácter periódico, en el «Boletín Oficial del Estado» mediante Resolución de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior. Posteriormente, y siempre que sea posible, se comunicará también a la empresa transportista y a la empresa expedidora, identificadas como tales en la carta de porte o documentos de transporte.

b) En caso de imposibilidad de actuación de los miembros de la tripulación: En este supuesto, la autoridad o su agente mas cercano o el servicio de intervención que ha recibido la información inicial del hecho (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Fuerzas y Cuerpos de seguridad, Bomberos, Cruz Roja, etc.), se asegurará, a través de los mecanismos y protocolos establecidos, de que sean informados los responsables en materia de tráfico y seguridad vial, y el Centro de Coordinación Operativa designado en el correspondiente plan de la Comunidad Autónoma o, en su defecto, las Delegaciones/Subdelegaciones del Gobierno de la provincia en la que el suceso se produzca, llamando a los números de teléfono que se publican, con carácter periódico, en el Boletín Oficial del Estado mediante Resolución de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, para que, en cada caso, se adopten las medidas de prevención o protección que resulten más adecuadas, contando para ello con lo dispuesto en las fichas de intervención de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

2. La comunicación a que se refieren los apartados anteriores se efectuará por el medio más rápido posible e incluirá, los siguientes datos:

a) Localización del suceso.
b) Estado del vehículo implicado y características del suceso.
c) Datos sobre las mercancías peligrosas transportadas.
d) Existencia de víctimas.
e) Condiciones meteorológicas.
f) Otras circunstancias que se consideren de interés para valorar los posibles efectos del suceso sobre la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente y las posibilidades de intervención preventiva.

Artículo 21. *Planes de actuación.*

En función de las necesidades de intervenciones derivadas de las características del accidente y de sus consecuencias ya producidas o previsibles, las autoridades competentes aplicarán las medidas previstas en los planes especiales de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

Los citados planes especiales serán elaborados de acuerdo con lo establecido en la Directriz básica de planificación de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

Artículo 22. *Acuerdos de colaboración.*

Por el Ministerio del Interior, o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas en cada caso, así como por aquellas entidades que representen sectores profesionales interesados (expedidores, transportistas, etc.), y con el fin de colaborar en las actuaciones en caso de accidente, se fomentarán acuerdos o pactos de ayuda mutua entre las propias empresas de los sectores profesionales, y acuerdos o convenios de colaboración de dichas empresas con las autoridades competentes en tales circunstancias. De los mismos se dará información a la Comisión Nacional de Protección Civil y, según proceda, a la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Los daños que se deriven directa o indirectamente del empleo de personal y materiales de las empresas incorporadas a los acuerdos o convenios de colaboración con las autoridades competentes, las lesiones producidas a las personas por estas actividades de colaboración en los planes de protección civil frente a estos accidentes y, asimismo, los daños que causen a terceros, por la acción de aquéllos en tales circunstancias, serán indemnizables de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre responsabilidad de la Administración por el funcionamiento de los servicios públicos, sin perjuicio de su resarcimiento por la misma con cargo al responsable del accidente.

Artículo 23. *Informes.*

1. De las actuaciones que realicen los órganos competentes en materia de control de tráfico y seguridad vial, como consecuencia de accidentes o incidentes de vehículos de mercancías peligrosas, en los que se vea implicada la mercancía, se remitirá un informe a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, que dará traslado del mismo a la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

2. En el caso de que, como consecuencia de accidentes o incidentes de cisternas de mercancías peligrosas, se vean afectados el depósito o sus equipos, los órganos competentes en la ordenación y el control de tráfico remitirán un informe fotográfico, relativo al estado de la cisterna, a la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. Asimismo, el órgano competente en materia de industria podrá requerir al propietario de la cisterna un informe de un organismo de control legalmente establecido.

3. La empresa remitirá el informe sobre sucesos notificables, que figura en el ADR, cuando concurran las circunstancias enumeradas en el mismo, en un plazo no superior a treinta días naturales desde la fecha del suceso, a la Dirección General de Transporte Terrestre y al órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla en cuyo territorio hubiera tenido lugar el suceso. Todo ello sin perjuicio de una posterior ampliación de este informe.

CAPÍTULO V

Consejeros de seguridad

Artículo 24. *Exenciones.*

Las disposiciones que afectan al consejero de seguridad, contempladas en el ADR, no serán de aplicación a las actividades que:

a) Se realicen de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.5 y en el apartado 9 del anejo 1 del presente real decreto, o

b) se vean afectadas por algún tipo de exención en las condiciones y cantidades previstas en el ADR.

Artículo 25. *Ejercicio de la actividad de consejero de seguridad.*

Podrán ejercer las funciones de consejero, siempre que cumplan los requisitos exigidos en el presente real decreto y en el ADR:

a) El titular o el director de la empresa.

b) Los miembros del personal de la empresa designados por el titular o el director de aquella.

c) Otras personas no pertenecientes a la empresa o dependientes de entidades, empresas o instituciones públicas o privadas, que estén ligadas a ella por cualquier fórmula de colaboración para desarrollar dichas actividades.

Artículo 26. *Requisitos.*

Para poder ejercer las funciones de consejero de seguridad, el consejero deberá superar previamente un examen sobre las obligaciones que corresponden a los consejeros de seguridad y sobre las materias que les sean aplicables de la normativa sobre mercancías peligrosas que dará lugar a la emisión del correspondiente certificado de formación acreditativo.

Artículo 27. *Obligaciones del consejero.*

Las obligaciones de los consejeros de seguridad serán las recogidas en el ADR y en el presente real decreto, en particular:

a) Atender los requerimientos de los Servicios de Inspección del Transporte, aportando los datos en relación con el centro y área de actividad objeto de inspección, en la que el consejero de seguridad tenga designada su adscripción.

b) Recabar los datos necesarios para confeccionar el informe sobre accidentes, contemplado en el artículo 29 del presente real decreto.

c) Los consejeros de seguridad que causen baja en una empresa, ya sea a iniciativa propia, de la empresa o por caducidad de su certificado, deberán emitir un informe anual parcial de las actividades realizadas por la empresa durante el periodo del año en que el consejero se haya encontrado en alta, con los datos que la empresa deberá facilitar obligatoriamente al consejero,

d) Los datos incluidos en este informe deberán ser considerados por el consejero entrante en la redacción del informe anual correspondiente.

e) En el caso de que el motivo de baja de un consejero de seguridad sea el cese de la actividad de la empresa deberá remitir a esta un informe anual de las actividades realizadas por la empresa durante el periodo del año en que se haya encontrado en alta.

Artículo 28. *Obligaciones de las empresas.*

Las empresas tendrán las obligaciones específicas siguientes:

a) Previamente al ejercicio de las funciones de consejero de seguridad la empresa verificará que la persona designada reúne los requisitos exigidos en este real decreto y sus normas de desarrollo, tanto nacionales como internacionales. Igualmente comunicará al órgano competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla donde radique el domicilio fiscal de la empresa, según el modelo recogido en el anejo 3 del presente real decreto, los establecimientos o instalaciones en los que se desarrollen actividades con mercancías peligrosas, el número e identidad de sus consejeros, las áreas de gestión para las que el consejero ha sido designado, considerándose como tales las de embalado, carga, descarga y transporte, y el valor de seguridad de cada empresa.

Igualmente se comunicarán todas las modificaciones que se produzcan, en relación con los datos registrados, así como los cambios de consejero en los centros de trabajo a los que se encuentre adscrito.

b) Remitir, durante el primer trimestre del año siguiente, el informe anual previsto en la normativa vigente, al órgano competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla donde radique el domicilio fiscal de la empresa. Una copia del informe será conservado por la empresa durante cinco años.

En el caso de cese de actividad, la empresa remitirá el informe anual, al mismo organismo citado anteriormente, sin tener en cuenta los plazos allí expuestos.

c) Previamente a la realización de alguna actividad que obligue a designar consejero de seguridad comprobará que las empresas con las que contrata dispongan de consejero de seguridad, si es que tal requisito les es exigible.

d) Facilitar a los consejeros de seguridad designados, toda la información necesaria y dotarles de los medios precisos para el desarrollo de sus funciones.

Artículo 29. *Informe de accidentes.*

El consejero, una vez reunidos los datos pertinentes, deberá redactar el Informe de accidentes, citado en el ADR, y remitirlo a la Dirección de la empresa.

Artículo 30. *Parámetro de seguridad individual del consejero de seguridad (PSICS).*

En el ejercicio de sus funciones, los consejeros de seguridad verán limitada su actividad según lo dispuesto en los siguientes apartados:

1. El Parámetro de Seguridad Individual del consejero de seguridad (en adelante PSICS) se define como la suma de los valores de seguridad otorgados a las empresas para las que esté designado. Este valor se atribuye a cada empresa por la probabilidad de producirse accidentes o incidentes en función del número de personas implicadas en las operaciones realizadas con mercancías peligrosas, considerándose como tales las de embalado, carga, descarga y transporte.

2. En función de los empleados implicados con las mercancías peligrosas que disponga la empresa, se estiman como valores de seguridad los siguientes:

Número de empleados implicados	Valores de seguridad
1	3
2-5	8
6-15	10
16-25	12
26-35	14
36-45	16
46-55	18
56-65	20
66-75	22
76-85	24
86-95	26
96-105	28
106-115	30
116-125	32
126-135	34
136-145	36
146-155	38
156-165	40
166-175	42
176-185	44
186-195	46
196-200	48
> de 200	56

A efectos de este precepto, se considera empleados implicados el número medio anual de todas las personas cuyas actividades laborales tengan relación con las mercancías peligrosas. En este cómputo se incluyen la totalidad de los turnos de trabajo y los empleados fijos, temporeros, temporales, a tiempo parcial o subcontratados.

3. Para el cálculo de los valores de seguridad de cada año se tendrá en cuenta el número de empleados implicados que figura en el último informe anual emitido por la empresa y que deberá corresponder con el número medio anual de personas implicadas.

En el caso de una empresa de nueva adscripción el valor de seguridad será el resultante de aplicar el número de empleados implicados en el momento de realizarse dicha adscripción.

4. Para el cálculo del PSICS se tendrá en cuenta que en ningún momento se podrá superar el valor de 1.000 unidades por consejero de seguridad, considerándose en este cómputo la suma de los valores de seguridad, de todas las empresas en las que el consejero esté designado.

$$PSICS = \sum_{i=1}^{n} N_i \leq 1000$$

Siendo:

n = número total empresas que gestiona el consejero.
N_i = valor de seguridad de una empresa determinada.

5. De no producirse ninguna modificación, el valor del PSICS obtenido, relativo a un año, se aplicará al año siguiente.

Artículo 31. *Visitas técnicas a las instalaciones.*

Los consejeros de seguridad realizarán, como mínimo, una visita inicial y una al año a cada establecimiento o instalación en donde se desarrollen actividades con mercancías peligrosas.

En el caso de que el único personal implicado en la actividad de descarga sea el de la empresa transportista, la visita podrá ser bienal, siendo necesario realizar visitas excepcionales cada vez que se modifiquen las instalaciones que afecten al procedimiento de las operaciones de descarga.

En estas visitas el consejero comprobará, a los efectos de garantizar la seguridad en las instalaciones, que se cumplen todas las condiciones y procedimientos exigibles, tanto por el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) como por el presente real decreto.

Si en el domicilio de la empresa no se efectúan actividades con mercancías peligrosas, la visita se efectuará en un lugar acordado entre el consejero y la empresa, siempre que sea adecuado para cumplir con los objetivos de la visita técnica.

Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación cuando se trate de los depósitos de combustibles a que se refiere el artículo 37.2 del presente real decreto.

Artículo 32. *Informe técnico de evaluación.*

1. Como resultado de las visitas requeridas en el artículo anterior, los consejeros de seguridad realizarán, como mínimo, un informe de evaluación comprobando el grado de cumplimiento de los requisitos exigidos por el ADR en cada establecimiento o instalación en donde se desarrollen actividades con mercancías peligrosas que hayan sido comunicadas de acuerdo a lo establecido en el punto 1 del artículo 28 del presente real decreto. En este informe el consejero examinará el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa vigente, conforme se especifican en la relación de las funciones y obligaciones asignadas al consejero, tanto en el ADR como en el presente real decreto.

2. En cada uno de los centros en donde el consejero deba examinar el cumplimiento de las reglas aplicables, deberá existir, por lo menos, un informe de evaluación, o copia del mismo, en relación al cumplimiento de los requisitos exigidos por el ADR.

3. En el informe de evaluación de requisitos se anotará, además, cualquier incidencia que detecte el consejero en relación con el desarrollo de sus funciones.

4. Las anotaciones irán firmadas por el consejero de seguridad y por el responsable del centro de trabajo con indicación de la fecha en la que se hubiera efectuado el informe.

5. El citado informe deberá guardarse en el centro de trabajo o en el domicilio fiscal de la empresa durante, al menos, un año.

Artículo 33. *Inscripción registral.*

Quienes hubieran obtenido la habilitación para actuar como consejero de seguridad, con arreglo a lo dispuesto en el ADR y en este real decreto, deberán ser inscritos en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

La habilitación tendrá eficacia en todo el territorio nacional así como en el ámbito de aplicación del ADR.

La inscripción se efectuará por el órgano administrativo que hubiese expedido la habilitación.

CAPÍTULO VI

Operaciones de carga y descarga

Sección 1.ª Normas generales

Artículo 34. *Información previa.*

El expedidor deberá proporcionar al transportista la información necesaria para la elección del vehículo al contratar el transporte, y éste se responsabilizará de que dicho material móvil, sus equipos, su señalización, y la tripulación del vehículo reúnan las condiciones establecidas en la normativa vigente, en función de la mercancía a cargar.

Artículo 35. *Documentación.*

1. El expedidor, o por delegación expresa de éste, el cargador, entregará al conductor la carta de porte antes de iniciarse el transporte, sin perjuicio de otro tipo de documentos complementarios que procedan.

2. El transportista dispondrá del modelo oficial de instrucciones escritas según el ADR, a bordo del vehículo, en un idioma que entiendan y comprendan los miembros de la tripulación, adoptando todas las medidas que sean necesarias para garantizar su información a los empleados afectados y de que estén en condiciones de llevarlas a cabo correctamente velando por que el equipo necesario se lleve a bordo de la unidad de transporte.

3. Los intermediarios en el contrato de transporte deberán recabar del expedidor toda la información necesaria y la documentación obligatoria, que transmitirán al transportista juntamente con la carta de porte emitida.

4. Sin perjuicio de la obligación del transportista de informar a sus empleados, los miembros de la tripulación se instruirán sobre las particularidades de la materia que van a transportar, debiendo conocer lo aplicable a las etiquetas asignadas a las materias transportadas en las instrucciones escritas y recabando del expedidor, cargador o intermediario cuantas aclaraciones precise, asegurándose de que tanto la carta de porte como las instrucciones escritas según el ADR se encuentran a bordo del vehículo al iniciar el transporte.

Artículo 36. *Operaciones previas a la carga o la descarga.*

1. Previa solicitud del cargador, el conductor le presentará la siguiente documentación:

a) Certificado de aprobación que autorice a la unidad de transporte a realizar el transporte de la mercancía peligrosa en los casos en que el ADR lo disponga.

b) El certificado de formación o autorización especial del conductor en los casos en que el ADR lo disponga.

2. El cargador será responsable de cargar la mercancía debidamente señalizada, marcada y etiquetada cumpliendo todos los requisitos exigidos en el ADR, tanto si se trata de envases/embalajes individuales como si son sobreembalajes, embalajes de socorro, contenedores de cualquier tipo o cualquier otro que requiera algún tipo de señalización o marcado que no sea el de el propio vehículo de transporte.

3. Por cada cargamento, el cargador deberá comprobar el cumplimiento reglamentario de los epígrafes aplicables, en cada caso, de la relación de comprobaciones para carga/descarga de mercancías peligrosas que figura en el anejo 2 del presente real decreto. El cargador no podrá iniciar la carga de una unidad de transporte si no cumple con los requisitos reglamentarios de los epígrafes incluidos en los apartados: «documentación», «estado del equipamiento de la unidad de transporte» y «comprobaciones previas a la carga».

4. El descargador deberá igualmente comprobar los aspectos que afecten a la seguridad en las operaciones de descarga.

Artículo 37. *Operación de carga o descarga.*

1. El personal que realice la carga o la descarga, de acuerdo con las normas establecidas en este real decreto, deberá conocer, bajo responsabilidad del cargador-descargador, los siguientes extremos:

a) Las características de peligrosidad de la mercancía.

b) El funcionamiento de las instalaciones.

c) Los sistemas de seguridad y contra incendios, debiendo estar cualificado para su uso.

d) Los equipos de protección personal requeridos en la instalación y su utilización.

Asimismo, deberá mantener, al personal ajeno a las operaciones de carga y descarga, apartado del lugar donde se realizan e impedir cualquier trabajo incompatible con la seguridad de la operación en las inmediaciones. En todo caso, la unidad de transporte deberá estar inmovilizada durante la carga y descarga.

Las operaciones de carga o descarga se realizarán bajo vigilancia continua por parte del personal que actúe bajo responsabilidad del cargador/descargador, con el fin de comprobar el cumplimiento de las normas aplicables a estas operaciones.

2. Salvo pacto en contrario, la realización de las operaciones de carga y descarga serán por cuenta del expedidor y del destinatario, respectivamente.

No obstante, la realización de dichas operaciones corresponderá, salvo pacto en contrario, al transportista en los siguientes casos:

a) La descarga de combustibles exclusivamente destinados al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas.

b) El abastecimiento de combustible efectuado directamente a algún tipo de maquinaria, que disponga en su estructura o equipos de los depósitos correspondientes.

c) Las descargas de gasóleos (UN 1202), cuando la cantidad descargada no exceda de 1.000 litros.

3. Será de aplicación lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías en relación con las consecuencias de los daños derivados de las operaciones señaladas en el apartado anterior.

No obstante, cuando el que haya realizado las operaciones de carga o descarga se haya atenido a las instrucciones impartidas al efecto por el titular de las instalaciones en que aquéllas se realicen, será éste quien responda de las consecuencias de tales operaciones.

4. Bajo responsabilidad de la empresa descargadora se impedirá la descarga de mercancías peligrosas, contenidas en bultos, tales como bidones o grandes recipientes para granel (IBC/GRG), directamente desde estos al recipiente colector final. Sólo se podrá efectuar esta operación si previamente han sido descargados los bultos del vehículo portador, siempre que esta descarga de los recipientes se efectúe de forma segura, de tal manera que no se ponga en peligro la integridad de los mismos.

Lo anteriormente expuesto no será de aplicación en las maniobras de abastecimiento de combustible a maquinaria o vehículos cuando el combustible se descargue directamente en los depósitos de estos, así como a las descargas realizadas desde recipientes criogénicos que contengan materias con los números de identificación UN 1073 (oxígeno líquido refrigerado), UN 1963 (helio líquido refrigerado), UN 1977 (nitrógeno líquido refrigerado) o UN 2187 (dióxido de carbono líquido refrigerado).

Artículo 38. *Asunción de responsabilidades en las operaciones de carga o descarga.*

En el caso de operaciones de descarga podrá pactarse la realización de estas operaciones bajo la responsabilidad de otra figura que no sea el receptor de la mercancía. El pacto se comunicará a los órganos competentes de las Comunidades Autónomas o de las Ciudades de Ceuta y Melilla donde radiquen los domicilios fiscales de las empresas que derivan y que asumen la responsabilidad en las maniobra de carga o descarga, según el modelo que figura en el anejo 4 del presente real decreto, para su inscripción en el Registro creado al efecto. En todo caso el consejero de seguridad de la empresa que asume la responsabilidad de las maniobras deberá tener constancia por escrito de dicha asunción.

Artículo 39. *Carga en común y limitaciones.*

En todo momento se respetarán las prohibiciones, tanto de embalaje como de carga en común de las mercancías peligrosas, así como las limitaciones de carga y condiciones de transporte prescritas en el ADR. Será responsabilidad de la empresa cargadora el comprobar, tales extremos antes de la salida del vehículo de la planta cargadora.

En el caso de que la carga en común proceda de diferentes cargadores, el transportista informará al cargador cuáles han sido las mercancías cargadas con anterioridad.

Artículo 40. *Operaciones posteriores a la carga o descarga.*

1. Después de la carga o descarga, el cargador-descargador realizará una inspección visual para detectar posibles anomalías: vertidos no percibidos anteriormente, mangueras conectadas, defectos en la estiba de bultos, etc. En caso de vertidos el cargador o descargador deberá proceder a su correcta limpieza.

2. Las instalaciones de carga y descarga dispondrán de áreas de estacionamiento apropiadas para el normal desarrollo de su actividad. Cuando sea necesaria la vigilancia de los vehículos, ésta se adaptará a las condiciones señaladas en el ADR. El personal de vigilancia de los mismos deberá recibir una formación adecuada acerca de los riesgos en estos estacionamientos y de cómo actuar en caso de incidencias.

3. No se permitirá la salida del vehículo si no se han realizado los controles aplicables, en cada caso, de la relación de comprobaciones para la carga/descarga de mercancías peligrosas, que figura en el anejo 2 del presente real decreto, incluidos en el apartado «controles después de la carga/descarga».

Sección 2.ª Normas especiales en el caso de cisternas fijas o desmontables, cisternas portátiles, contenedores cisternas, contenedores de gas de elementos múltiples y cajas móviles cisternas

Artículo 41. *Instalaciones de carga o descarga de cisternas.*

Para la carga y descarga de cisternas, de cualquier tipo, y contenedores de gas de elementos múltiples, que transporten mercancías peligrosas por carretera, se deberán cumplir las siguientes normas:

a) Las instalaciones de llenado de cisternas, para las que el ADR establece un grado de llenado máximo, dispondrán de un dispositivo de control de la cantidad máxima admisible de tipo óptico y/o acústico que garantice las condiciones de seguridad en razón del producto que se transporte u otro sistema de eficacia equivalente aprobado por la autoridad competente previo informe de un organismo de control autorizado en el que se constate su eficacia y seguridad.

b) Cuando las disposiciones legales exijan la adecuación de las cisternas, de cualquier tipo, y los contenedores de gas de elementos múltiples (limpieza interior o exterior, etc.), para efectuar la carga de un producto incompatible con el anteriormente transportado o para el transporte de retorno, las instalaciones de carga o descarga o bien deberán estar provistas de los equipos, dispositivos y productos adecuados para ello, o bien el expedidor informará al transportista de la instalación más cercana donde pudieran realizarse estas operaciones. En ambos casos, las instalaciones de adecuación de las cisternas deberán cumplir la normativa vigente al respecto.

Artículo 42. *Limpieza de las cisternas.*

El transportista informará al cargador de cisternas de cuál ha sido la última mercancía cargada en los depósitos que vaya a cargar.

Previamente a la carga el cargador de la cisterna exigirá el certificado de lavado interior o, en su caso, de desgasificación y despresurización de la misma en el que conste que está vacía y limpia. Dicho certificado deberá ser emitido por una empresa que cumpla lo exigido por la reglamentación vigente, respecto a las instalaciones de lavado interior o de desgasificación y despresurización de cisternas de mercancías peligrosas.

No se requerirá el indicado certificado de lavado cuando las cisternas, de cualquier tipo, y los contenedores de gas de elementos múltiples vengan vacíos de descargar una mercancía y vayan a cargar la misma u otra compatible.

El cargador de cisternas comprobará que la atmósfera interior es la adecuada para realizar la carga, cuando así lo disponga el ADR.

Artículo 43. *Grado de llenado de cisternas.*

El cargador de cisternas, o llenador, hará constar en la carta de porte, el grado de llenado máximo que corresponda a cada materia y a cada depósito, en caso de tratarse de una cisterna compartimentada, de conformidad con el ADR. Cuando el grado de llenado se exprese en %, y en el caso de ser una única mercancía peligrosa cargada en la cisterna, no será necesario especificar el grado de llenado de cada uno de los compartimentos, será suficiente indicarlo una sola vez.

El cargador de cisternas, o llenador, deberá calcular la cantidad a cargar en función de la MMA del vehículo, del grado de llenado, de la capacidad de la cisterna y de la carga residual contenida, que deberá ser evaluada. En el caso de las cisternas, de cualquier tipo, compartimentadas se tendrá en cuenta lo dispuesto en el párrafo anterior para cada uno de los depósitos y/o compartimentos. Al objeto de evitar interpretaciones erróneas, el grado de llenado se indicará en %. Solo en el caso de que la unidad utilizada para indicar la cantidad cargada en la carta de porte sea en kg, el grado de llenado se podrá indicar también en kg.

La indicación del grado de llenado en la carta de porte no es de aplicación para el transporte de gases de la clase 2.

Artículo 44. *Procedimiento de carga y descarga.*

1. El cargador/descargador de cisternas realizará las operaciones de carga o descarga teniendo en cuenta las indicaciones del expedidor sobre la mercancía, los informes que al respecto sean emitidos por el consejero de seguridad en el ejercicio de sus funciones y el resto de informaciones relevantes para la carga/descarga segura de las mercancías.

2. En particular, se cumplirán las siguientes normas:

a) Cuando la naturaleza de la materia lo requiera, se derivará a tierra la masa metálica de la cisterna.

b) Se evitarán desbordamientos o emanaciones peligrosas que pudieran producirse.

c) Se vigilarán las tensiones mecánicas de las conexiones al ir descendiendo o elevándose la cisterna.

d) No se emitirán a la atmósfera concentraciones de materias superiores a las admitidas por la legislación correspondiente.

e) Cada planta tendrá unas instrucciones específicas, respecto a otras condiciones de la operación de cada mercancía que se carga o descarga, cuando sean distintas a las normas generales.

f) El vehículo deberá estar inmovilizado y con el motor parado durante toda la operación de carga o descarga, excepto cuando su funcionamiento sea necesario para realizar tales operaciones. El cargador de cisternas comprobará, con suficiente garantía, el peso o volumen cargado y el grado de llenado.

3. En caso que, previamente a la descarga, sea considerada necesaria una toma de muestras del producto transportado, esta operación será realizada por el descargador, tanto si la muestra es tomada por la parte superior como por la parte inferior de la cisterna.

4. Las mercancías peligrosas únicamente podrán descargarse desde equipos de transporte a granel o cisternas utilizando sistemas de descarga fijos, salvo en los siguientes supuestos:

a) Cuando la posibilidad de realizar la descarga sin utilizar esos equipos se encuentre expresamente autorizada en la reglamentación sobre almacenamiento de productos químicos o de instalaciones petrolíferas.

b) En situaciones de emergencia en las que resulte imposible utilizar un sistema de descarga de esas características.

c) En la descarga de combustibles destinados al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas.

Artículo 45. *Control final.*

El conductor comprobará que todos los elementos de llenado, vaciado y seguridad están en las debidas condiciones para iniciar la marcha. Cuando sea necesario, el cargador de cisternas o descargador acondicionará la atmósfera interior de las cisternas o contenedores de gas de elementos múltiples.

El cargador-descargador de cisternas limpiará externamente el vehículo, las cisternas o contenedores de gas de elementos múltiples de los posibles restos de la mercancía que puedan haberse adherido durante la carga o descarga.

Artículo 46. *Documentación después de las descargas.*

1. Todo vehículo que circule después de una descarga deberá llevar a bordo el certificado previsto en el artículo 42 del presente real decreto, indicando que se han realizado las operaciones de limpieza reglamentarias. En el caso de que no se haya podido producir la citada limpieza el vehículo se considerará como si estuviese transportando la última mercancía cargada. A estos efectos, las empresas descargadoras modificarán los documentos de transporte, para adecuarlos a la mercancía transportada en todo momento.

En el caso de producirse la descarga total de la mercancía, igualmente, facilitarán la carta de porte en vacío, siempre y cuando no se haya podido producir la limpieza del recipiente.

2. Lo descrito en el párrafo anterior será también de aplicación cuando se trate de cisternas provistas de compartimentos independientes. En este caso el descargador modificará los datos de la cantidad de materia para cada uno de los compartimentos facilitando, en caso de que se produzca el vaciado total de uno de ellos, la carta de porte en vacío para dicho compartimento.

3. En el caso de los transportes de gases licuados o combustibles para calefacción para uso doméstico, se autoriza que la carta de porte, a que se hace referencia en el párrafo 1, anterior, pueda ser expedida por la planta cargadora que realizó la operación de carga de las citadas materias.

Artículo 47. *Señalización.*

El cargador de cisternas, o llenador, se ocupará que la señalización exigible por la normativa aplicable se encuentre colocada sobre las cisternas, los vehículos y los contenedores.

Artículo 48. *Transporte de alimentos.*

Se prohíbe la carga y el transporte de mercancías peligrosas, excepto las consideradas como alimenticias, en cisternas que hayan contenido productos alimenticios, alimentos o alimentos para animales.

Igualmente se prohíbe la carga y el transporte de productos alimenticios, alimentos o alimentos para animales, excepto los consideradas como peligrosas, en cisternas destinadas al transporte de mercancías peligrosas, hayan contenido o no las mismas, independientemente de que se realice su limpieza después de haber contenido materias peligrosas.

CAPÍTULO VII

Régimen sancionador

Artículo 49. *Normativa aplicable.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, y de las responsabilidades de otro orden en que se pueda incurrir, será de aplicación al transporte de mercancías peligrosas por carretera el régimen sancionador establecido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, sus normas de desarrollo y, en su caso, lo dispuesto en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Disposición adicional primera. *Idiomas de utilización.*

La documentación de transporte prevista en el ADR, deberá estar redactada en español.

En el caso de que la normativa aplicable exija algún tipo de marcas y etiquetas, tanto en el cargamento como en el vehículo, estas podrán realizarse tan solo en español, con excepción de las clases 1 y 7, que se adaptaran a su normativa vigente en cada caso.

Lo expuesto en los párrafos anteriores lo será sin perjuicio de la utilización de otras lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas.

Independientemente de lo expuesto en el primer párrafo el documento de transporte utilizado en los transportes de mercancías peligrosas realizados enteramente en España o entre España y Portugal podrá ser redactado solo en español o portugués.

Disposición adicional segunda. *Certificados de aprobación de los vehículos.*

Los certificados de aprobación de los vehículos únicamente se expedirán de acuerdo con el ADR y el presente real decreto.

Disposición adicional tercera. *Transporte de residuos peligrosos.*

Sin perjuicio de lo establecido en este real decreto, los residuos peligrosos se regularán además por las normas específicas que les sean de aplicación en materia de envasado, etiquetado y traslado de residuos peligrosos.

Disposición adicional cuarta. *Aplicación de la legislación sobre riesgos laborales.*

Lo dispuesto en este real decreto no afectará a la aplicación de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales y sus normas de desarrollo.

Disposición transitoria primera. *Aplicación del parámetro de seguridad individual de los consejeros de seguridad.*

Para la aplicación del cálculo del Parámetro de seguridad individual de los consejeros de seguridad (PSICS), expuesto en el artículo 30 de este real decreto, que se encuentren adscritos a empresas o centros de trabajo con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente real decreto, se establece un periodo transitorio de un año, a partir de la entrada en vigor del mismo, para que los consejeros de seguridad comuniquen al órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla, donde radique el domicilio fiscal de la empresa, el valor de seguridad correspondientes a cada una de las empresas a las que está adscrito.

Si el valor resultante del Parámetro de seguridad individual del consejero de seguridad es superior a 1.000, no se podrá realizar ninguna adscripción, de empresa o centro de trabajo, nueva.

Disposición transitoria segunda. *Regularización de los parámetros de seguridad individual de los consejeros de seguridad.*

Serán válidas todas las adscripciones de los consejeros de seguridad, realizadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente real decreto, independientemente de que se supere el Parámetro de seguridad individual de los consejeros de seguridad (PSICS) expuesto en el artículo 30 de este real decreto. En este caso no se podrán realizar nuevas adscripciones hasta que, con ocasión de producirse bajas de las mismas, no se rebase la cifra máxima del PSICS, para ese consejero, expuesta en el citado artículo.

Una vez finalizado el periodo transitorio expuesto en la disposición transitoria primera, se establece un periodo transitorio adicional, de un año, para que los consejeros, que hayan rebasado la cifra 1.000 en su Parámetro de seguridad, regularicen su PSICS hasta que su cifra sea igual o inferior a 1.000.

Disposición derogatoria única. *Derogaciones y vigencias.*

1. Queda derogado el Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.

2. Continúan vigentes las siguientes disposiciones:

a) Orden FOM/605/2004, de 27 de febrero, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable, excepto su artículo 4 que se deroga.

b) Orden FOM/2924/2006, de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

c) Las relacionadas en el anejo 5, en la parte no regulada por este real decreto y en tanto no se opongan a lo establecido en el mismo o en el ADR.

Disposición final primera. *Desarrollo normativo.*

1. Por los Ministros competentes por razón de la materia se dictarán, conjunta o separadamente, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones que exija el desarrollo y aplicación de este real decreto, previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

2. Se faculta al Ministro de Fomento y al Ministro de Industria, Energía y Turismo, atendiendo al ámbito de sus competencias, para actualizar, conjunta o separadamente los anejos de este real decreto a fin de mantener adaptado su contenido a las innovaciones técnicas que se produzcan y a los cambios en la normativa española, comunitaria o internacional.

3. No obstante lo dispuesto en los dos puntos anteriores, se faculta al Ministro de Industria, Energía y Turismo, a modificar los apéndices del presente real decreto para mantener adaptado su contenido a los cambios de la normativa nacional o internacional, previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Disposición final segunda. *Incorporación del Derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto transpone al Derecho español lo aplicable a los transportes de mercancías peligrosas por carretera de la Directiva 2008/68/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre transporte terrestre de mercancías peligrosas.

Disposición final tercera. *Modificación del Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.*

Se introducen las siguientes modificaciones en el Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable:

a) Su denominación será la siguiente:

«Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable.»

b) El artículo 1 tendrá la siguiente redacción:

«Las empresas que transporten mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable o que sean responsables de las operaciones de carga o descarga vinculadas a dicho transporte deberán designar, de acuerdo con lo establecido en este real decreto, en función del modo de transporte y de las mercancías transportadas, al menos un consejero de seguridad encargado de contribuir a la prevención de los riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente inherentes a dichas actividades.»

c) Los apartados c) y d) del artículo 2 quedarán como sigue:

«c) "Mercancías peligrosas": las mercancías definidas como tales en el Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de mercancías peligrosas (RID) y las prescripciones europeas, relativas al transporte internacional de mercancías peligrosas, por vías de navegación interior (ADN).

d) "Actividades implicadas": el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable, con exclusión de las vías navegables nacionales no conectadas con las de los demás Estados miembros, y las operaciones de carga o descarga ligadas a dichos transportes.»

d) El artículo 3 queda redactado de la siguiente manera:

«Este real decreto no será de aplicación a las empresas cuyas actividades implicadas sean los transportes de mercancías peligrosas efectuados por medios de transporte pertenecientes a las Fuerzas Armadas o la Guardia Civil o que estén bajo la responsabilidad de éstas.»

Disposición final cuarta. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta de acuerdo con lo previsto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución española, que atribuyen al Estado competencia exclusiva sobre tráfico y circulación de vehículos a motor.

ANEJO 1

Normas especiales aplicables en el caso de transportes desarrollados íntegramente dentro del territorio español

1. Materias y objetos explosivos.

Los explosivos a base de nitrato amónico y un aceite mineral, así como los explosivos con un considerable contenido de agua compuestos esencialmente de nitratos y agentes sensibilizantes, podrán transportarse a granel, en camiones tolva, en los casos en que tales mezclas explosivas se descarguen directamente desde el camión a los barrenos. Dichos camiones tolva podrán ser asimilados a las unidades de transporte de «EXII I».

Las disposiciones del ADR sobre aprobación de los vehículos serán aplicables a los vehículos tolva utilizados para estos transportes.

2. Disposiciones relativas a las cisternas fijas (vehículos cisternas), cisternas desmontables y baterías de recipientes.

Continúan en vigor las prohibiciones y plazos de utilización de cisternas fijas, desmontables y baterías de recipientes establecidas en los marginales 211.180, 211.181 y 211.182 del anejo B del TPC, según redacción recogida en la Orden del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de 7 de febrero de 1996, por la que se modifican los anejos A y B del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), aprobado por el Real Decreto 74/1992, de 31 de enero.

3. Equipos especiales.

Los depósitos utilizados para la distribución y aplicación de amoniaco anhidro para usos agrícolas puestos en servicio antes del 1 de enero de 1997, podrán estar equipados con dispositivos de seguridad externos en lugar de internos, si dichos dispositivos están provistos de una protección equivalente, al menos, a la que proporciona la pared del depósito.

4. Tractores agrícolas.

No obstante lo definido en el artículo 3, para la tracción de remolques cargados con mercancías peligrosas para el desarrollo de la actividad de la agricultura se considerará a los tractores agrícolas como vehículos a los efectos de que, cuando circulen por vías públicas, necesitan los mismos requisitos que los demás vehículos contemplados en la presente normativa con las excepciones previstas en el ADR.

5. Recogida de envases o embalajes vacíos.

En los casos de recogida de envases o embalajes vacíos sin limpiar, cuando estos sean devueltos en un sistema de devolución y retomo, no será obligatorio el indicar en los documentos de transporte los datos referentes al expedidor.

6. Venta en ruta.

Se consideran materias aceptadas en la modalidad de venta en ruta en España, de acuerdo con el ADR, las siguientes:

Número de ONU	Designación de la materia
UN 0333	Artificios de pirotecnia
UN 0334	Artificios de pirotecnia
UN 0335	Artificios de pirotecnia
UN 0336	Artificios de pirotecnia
UN 0337	Artificios de pirotecnia
UN 1001	Acetileno, disuelto
UN 1002	Aire, comprimido

Número de ONU	Designación de la materia
UN 1006	Argón comprimido
UN 1013	Dióxido de carbono
UN 1046	Helio comprimido
UN 1049	Hidrógeno comprimido
UN 1066	Nitrógeno comprimido
UN 1072	Oxígeno, comprimido
UN 1073	Oxígeno líquido refrigerado, en recipientes criogénicos
UN 1202	Combustible para motores diesel o gasóleo o aceite mineral para caldeo ligero
UN 1951	Argón líquido refrigerado, en recipientes criogénicos
UN 1954	Gas comprimido inflamable, n.e.p.
UN 1956	Gas comprimido, n.e.p.
UN 1963	Helio líquido refrigerado, en recipientes criogénicos
UN 1965	Hidrocarburos gaseosos licuados en mezcla, n.e.p.
UN 1972	Gas natural líquido refrigerado
UN 1977	Nitrógeno líquido refrigerado, en recipientes criogénicos
UN 2187	Dióxido de carbono líquido refrigerado, en recipientes criogénicos
UN 3156	Gas comprimido comburente, n.e.p.
UN 3157	Gas licuado comburente, n.e.p.
UN 3158	Gas licuado refrigerado, n.e.p., en recipientes criogénicos
UN 3161	Gas licuado inflamable, n.e.p.
UN 3163	Gas licuado, n.e.p.

7. Transporte de combustibles por particulares.

Los transportes de recipientes conteniendo combustibles de automoción, independientemente que los combustibles se encuentren acondicionados para la venta al por menor, realizado por particulares en vehículos de uso particular, se consideran incluidos en la exención general que, para los transportes de mercancías peligrosas efectuados por particulares, figura en el ADR.

No obstante lo citado anteriormente les serán de aplicación el resto de las condiciones que se citan en dicha exención general en cuanto al uso a que van destinadas las mercancías, limitaciones a las cantidades transportadas y tipo de envase/embalaje.

8. Señalización de contenedores

Se exime de la colocación de placas etiquetas a los contenedores, para el transporte en bultos, usados exclusivamente en una operación de transporte por carretera, excepto cuando transporten mercancías peligrosas de las clases 1 ó 7.

9. Cuerpos y fuerzas de seguridad.

A los efectos de aplicación del artículo 2.5, quedan excluidos del ámbito de aplicación, del presente real decreto, los transportes de mercancías peligrosas por carretera realizados con vehículos pertenecientes a los Cuerpos de la Seguridad del Estado y Cuerpos de Policía dependientes de las comunidades autónomas, con competencias para la protección de personas y bienes o para el mantenimiento del orden público, siempre y cuando dichos transportes, se encuentren regulados por normas especiales dictadas al efecto, sin perjuicio de las particularidades que se establezcan por razón de sus fines y especiales características.

10. Obligación de conservación.

Los expedidores y transportistas deberán conservar un ejemplar o copia de la carta de porte, a disposición de la Inspección de Transporte Terrestre, durante al menos un año. La conservación de la documentación original o, en su caso, la de la copia, podrá realizarse en cualquier soporte siempre y cuando se mantenga íntegramente toda la información exigida y los datos sean legibles.

ANEJO 2

Relación de comprobaciones para carga/descarga de mercancías peligrosas (Sólo se comprobarán los epígrafes aplicables en cada caso)

1. Documentación.

– Autorización especial del conductor.
– Certificado ADR, si el vehículo debe llevarlo.
– Documento de limpieza (exigible para la carga).

2. Estado de equipamiento del vehículo.

– Extintores.
– Equipo de protección general e individual, incluido en las instrucciones escritas según el ADR.
– Dispositivos para facilitar la estiba, manipulación, apuntalamiento o blocaje de los bultos

3. Comprobaciones previas a la carga.

– Comprobación visual del buen estado del vehículo o contenedor y sus equipos.
– Ausencia de restos de cargamentos anteriores.
– Retirada de señalizaciones de cargamentos anteriores.
– Inmovilización del vehículo.
– Toma de tierra conectada, en caso de ser necesaria.
– Existencia en la estación de carga de los equipos de seguridad pertinentes.
– Ausencia de trabajo incompatible con la seguridad en las inmediaciones del lugar de carga.
– Cálculo del grado de llenado y de la carga máxima correspondiente en cisternas.
– Existencia de carga residual en cisternas.
– Atmósfera interior adecuada en cisternas.
– Motor parado
– Ausencia de defectos en los embalajes.
– Marcado y etiquetado de los bultos.
– Fecha de caducidad de los recipientes de plástico.
– Acondicionamiento de los palets.
– Estiba segura de los palets en la plataforma del vehículo
– Validez de la placa de los contenedores.
– Correcto funcionamiento de los desconectadores de batería.
– Adecuación de la cisterna comprobando el código, disposiciones especiales o lista de mercancías autorizadas
– Verificación de la compatibilidad química de la mercancía con el material del depósito, equipos y juntas.
– Correspondencia de la mercancía con lo recogido en los documentos de transporte.

4. Comprobaciones durante la carga/descarga.

– Conductor fuera de la cabina.
– Ausencia de fugas y derrames.
– Prohibición de fumar.
– Velocidad de llenado adecuada en cisternas (si procede).
– Brazos de carga o manguera sin tensiones.
– No se excede el grado máximo de llenado en cisternas.
– Cargamento en común autorizado.
– No exceder la capacidad del depósito receptor de la mercancía.
– Correcta colocación y amarre de los bultos y sobreembalajes.

5. Controles después de la carga/descarga.

– Bocas de carga cerradas.
– Ausencia de fugas y derrames.

a) Pesada diferencial:

– Control de la cantidad cargada.
– Peso a la salida.
– Peso a la entrada.
– Neto cargado.

b) Pesado gases Clase 2:

– Peso teórico en vacío.
– Peso a la entrada.
– Carga residual.
– Carga admisible máxima según grado llenado.
– Peso neto máximo a cargar.

c) Otros sistemas de control:

– Peso en báscula.
– Vehículo en báscula.
– Indicador nivel en el depósito.
– Indicador nivel en la cisterna.
– Cruceta o varilla nivel.
– Contador volumétrico.
– Inspección nivel fijo en la cisterna.

6. Otros.

– Comprobación de la buena estiba de la carga
– Comprobación presión, si procede.
– Colocación de placas-etiquetas de peligro.
– Colocación de paneles naranja con numeración adecuada.
– Inspección visual final del estado del equipo de servicio de la cisterna.
– Comprobación del correcto cierre de puertas o de bocas de carga.
– Carta de porte de mercancías peligrosas.
– Descarga de sobrantes, si existen.

ANEJO 3

Comunicación relativa a la designación de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera y de las actividades derivadas de éstos

D./Dña. ....., NIF: .....,
como[1)] .....,
en representación de[2)] .....,
con NIF: ..... , con domicilio fiscal en .....,
en ....., provincia .....,
código postal ....., teléfono ....., e-mail ..... .

Domicilio(s) de la actividad implicada [3)]:
Dirección .....,
en ....., provincia .....,
código postal ....., teléfono ....., e-mail ..... .

Número de empleados implicados en la empresa: ..... .
Valor de seguridad de la empresa: ..... .

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 28 del presente real decreto.

COMUNICA

☐ (alta)[4)] Que habiendo comprobado que reúne los requisitos exigibles, ha designado como consejero/s de seguridad a:

D./Dña. ....., NIF: ..... ,
Indicar el área de gestión que tiene encomendada, desde la fecha: ....., y para esta empresa el título de consejero de seguridad que va a utilizar:

Actividades de expedición	☐	ADR Clase 1	☐
Actividades de transporte	☐	ADR Clase 2	☐
Actividades de embalado	☐	ADR Clase 7	☐
Actividades de carga	☐	ADR N.º ONU 1202, 1203, 1223, 3475 y el combustible de aviación clasificado en los Nos ONU 1268 ó 1863	☐
Actividades de descarga	☐	ADR Clases 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 y 9	☐
		ADR Todas las especialidades	☐

☐ (baja)[4)5)] que ha causado baja como consejero de seguridad desde la fecha .....

D./Dña. ....., NIF: .....,
Indicar motivo de la baja:

Petición del consejero	☐
Petición de la empresa	☐
Cese de la actividad de la empresa[6)]	☐
Cese de operaciones en el domicilio de la actividad implicada	☐
Caducidad del título del consejero	☐

En ..... , a ..... de ..... de 20 ....

Fdo.: Consejero de seguridad

Fdo.: Representante de la empresa

SR. DIRECTOR GENERAL DE[7)] .....

1) Cargo que ocupa en la empresa.

2) Denominación de la empresa.

3) Este campo deberá rellenarse cuando la empresa tenga sucursales con actividad de mercancías peligrosas y deberán añadirse tantos campos como sucursales tenga la empresa con actividad.

4) Marque lo que proceda, alta o baja del consejero de seguridad de la empresa y tantas veces como consejeros tenga la empresa.

5) En caso de baja se permite que el documento sólo sea firmado por una de las partes.

6) Se utilizará este apartado cuando la empresa abandone la actividad definitivamente, para los ceses de los centros de trabajo, se utilizará baja por “Cese de operaciones en el domicilio de la actividad implicada”.

7) Se indicará el Director General con competencias en materia de transporte al que se dirija la comunicación.

ANEJO 4

COMUNICACIÓN RELATIVA A LA DESIGNACIÓN DE EMPRESAS CON ASUNCIÓN DE RESPONSABILIDADES

D/Dña. ..... N.I.F.: .....,
como[1] .....,
en representación de[2] .....,
con C.I.F./N.I.F.:..... , con domicilio fiscal en la calle.....,
en ..... , provincia .....,
código postal..... , teléfono..... , fax .....

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38 del presente real decreto

COMUNICA

❑ (alta)

1. Que ha suscrito un acuerdo con las empresas que se detallan en el punto 3, en virtud del cual esta entidad mercantil asume la responsabilidad en relación con las cargas/descargas de[3] _____ que lleve a cabo en las instalaciones que se citan a continuación.
   En consecuencia, la empresa arriba indicada, se responsabiliza del cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en el presente real decreto y en el ADR relativas a la carga/descarga del producto aludido y de las operaciones necesarias para llevarlas a cabo en las instalaciones de la empresa receptora que quedan identificadas en el punto 3.
2. Que el o los consejero/s de seguridad designado/s por ambas entidades, ejercerá su cometido también en relación con las instalaciones de las empresas que se detallan en el punto 3, cuya responsabilidad en la carga/descarga es asumida por esta mercantil.
3. Que, a continuación detallamos las empresas y el domicilio de las instalaciones implicadas de las cuales asumimos la responsabilidad de la operación de carga y descarga indicada, y que son:

CIF	EMPRESA	DOMICILIO ACTIVIDAD IMPLICADA	CP	MUNICIPIO	PROVINCIA

1) Cargo que ocupa en la empresa.
2) Denominación de la empresa.
3) Nombre de la mercancía.

❑ (baja) cese del acuerdo con las empresas en las instalaciones, que se relacionan a continuación:

CIF	EMPRESA	DOMICILIO ACTIVIDAD IMPLICADA	CP	MUNICIPIO	PROVINCIA

En _____ a ____ de _____ de 20__

Fdo.: Consejero de seguridad

Fdo.: El representante de la empresa

SR. DIRECTOR GENERAL DE[4] _____

4) Se indicará el Director General de la comunidad autónoma al que esté dirigida la comunicación.

ANEJO 5

Disposiciones vigentes, en materia industrial, que son de aplicación en este reglamento, en cuanto no se opongan al ADR

1. Recipientes, envases y embalajes:

a) Real Decreto 1388/2011, de 14 de octubre, por el que se dictan las disposiciones de aplicación de la Directiva 2010/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de junio

de 2010 sobre equipos a presión transportables y por la que se derogan las Directivas 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE y 1999/36/CE

b) Real Decreto 769/1999, de 7 de mayo, por el que se dictan disposiciones de aplicación de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 97/23/CE, relativa a los equipos a presión y se modifica el Real Decreto 1244/1979, de 4 de abril, que aprobó el Reglamento de aparatos a presión.

c) Real Decreto 2060/2008, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento de equipos a presión y sus instrucciones técnicas complementarias.

d) Instrucción Técnica Complementaria ITC EP-6, recipientes a presión transportables.

2. Vehículos

a) Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

b) Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolque y semirremolques.

3. Cisternas y contenedores cisterna

a) Orden del Ministro de Industria y Energía de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas.

b) Orden del Ministro de Industria y Energía de 30 de diciembre de 1994, por la que se modifica la de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas.

c) Orden del Ministro de Industria y Energía de 16 de octubre 1996, por la que se modifica la de 20 de septiembre de 1985, sobre normas de construcción, aprobación de tipo, ensayos e inspección de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas.

d) Real Decreto 749/2001, de 29 de junio (BOE 18-julio-2001), por el que se establecen las características mínimas que deben cumplir las bocas de hombre e inspección de las cisternas de carburantes (gasolinas, gasóleos y fuel-oils ligeros) así como combustibles de calefacción domésticos u otros combustibles de uso industrial que están clasificados en el ADR como materias de la clase 3 y que además tengan una presión de cálculo de la cisterna de menos de 0,75 Kg/cm^2 de presión manométrica.

e) Real Decreto 1437/2002, de 27 de diciembre (BOE 23-enero-2003), por el que se adecuan las cisternas de gasolina al Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV).

f) Real Decreto 948/2003, de 18 de julio (BOE 6-agosto-2003), por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación y modificación, de cisternas de mercancías peligrosas.

g) Real Decreto 340/2010, de 19 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior y desgasificación y despresurización, así como las de reparación o modificación de cisternas de mercancías peligrosas.

h) Orden ITC/2765/2005, de 2 de septiembre, por la que se modifican los anexos I, II y IV del Real Decreto 948/2003, de 18 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas que deben reunir las instalaciones de lavado interior o desgasificación y despresurización, así como las de reparación y modificación, de cisternas de mercancías peligrosas.

i) Real Decreto 222/2001, de 2 de marzo, por el que se dictan disposiciones de aplicación de la Directiva 1999/36/CE, del Consejo, de 29 de abril, relativa a equipos transportables a presión.

ANEJO 6

Organismos de control e ITV

I. Requisitos adicionales a cumplir por los organismos de control para realizar la prueba y aprobación de tipo y certificación de la conformidad de la producción y, en su caso, inspecciones periódicas de envases, embalajes y grandes recipientes a granel (IBC/GRG).

a. El personal que las realice debe ser técnico titulado con la cualificación, formación y experiencia apropiadas a esta actividad. En particular, debe tener un conocimiento satisfactorio de las normas, de los códigos de diseño y construcción de recipientes a presión aplicables, tanto nacionales como extranjeros, y de los reglamentos nacionales y convenios internacionales que se apliquen al transporte de mercancías peligrosas.

b. Deberán disponer, además, de la documentación técnica vigente, que figura en la columna I del Cuadro 2 y de los procedimientos técnicos que figuran en la columna I del Cuadro 3.

II. Requisitos adicionales a cumplir por los organismos de control para realizar la aprobación de prototipo de cisterna y vehículos batería, incluyendo los medios de fijación del depósito.

a. El personal que las realice debe ser técnico titulado con la cualificación, formación y experiencia apropiadas a esta actividad. En particular, debe tener un conocimiento satisfactorio de las normas, de los códigos de diseño y construcción de recipientes a presión aplicables, tanto nacionales como extranjeros, y de los reglamentos nacionales y convenios internacionales que se apliquen al transporte de mercancías peligrosas.

b. Deberán disponer, además, de la documentación técnica vigente, que figura en la columna II del cuadro 2 y de los procedimientos técnicos que figuran en la columna II del cuadro 3.

III. Requisitos adicionales a cumplir por los organismos de control para el seguimiento de la construcción en todas sus fases y para la inspección inicial, antes de la puesta en servicio, incluyendo los medios de fijación del depósito e inspecciones excepcionales de cisternas y vehículos-batería, y CGEM.

a. El personal que las realice debe ser técnico titulado con la cualificación, formación y experiencia apropiadas a esta actividad. En particular, debe tener un conocimiento satisfactorio de las normas, y especificaciones de materiales, de las soldaduras y tecnología de las uniones soldadas, de los códigos de diseño utilizados en la construcción de recipientes, formación apropiada y capacidad para calificar los procedimientos de soldadura utilizados en la construcción y tener la cualificación en el nivel II de las técnicas de ensayos no destructivos (END) empleadas durante la construcción.

b. Deberán disponer, además, de los equipos de inspección, propios, contratados o aportados por el taller que figuran en la columna III del cuadro 1, de la documentación técnica vigente, que figura en la columna III del cuadro 2 y de los procedimientos técnicos que figuran en la columna III del cuadro 3.

IV. Requisitos adicionales a cumplir por los organismos de control para las inspecciones periódicas de cisternas y contenedores cisterna.

a. El personal que las realice debe ser técnico con la cualificación, formación y experiencia apropiadas a esta actividad. En particular, debe tener un conocimiento satisfactorio de las normas y reglamentos nacionales que se apliquen al transporte de mercancías peligrosas y de los procedimientos de inspección y tener la cualificación en el nivel II de las técnicas de ensayos no destructivos (END) empleadas en la inspección de que se trate.

b. Deberán disponer, además, de los equipos de inspección, propios, contratados o aportados por el taller que figuran en la columna IV del cuadro 1, de la documentación técnica vigente, que figura en la columna IV del cuadro 2 y de los procedimientos técnicos que figuran en la columna IV del cuadro 3.

V. Requisitos adicionales a cumplir por las Estaciones ITV para las inspecciones anuales de vehículos.

a. El personal que las realice debe ser técnico con la cualificación, formación y experiencia apropiadas a esta actividad. En particular, debe tener un conocimiento satisfactorio de las normas y reglamentos nacionales que apliquen al transporte de mercancías peligrosas y los procedimientos de inspección.

b. Deberán disponer, además, de la documentación técnica vigente, que figura en la columna V del cuadro 2 y de los procedimientos técnicos que figuran en la columna V del cuadro 3.

CUADRO 1

Equipos de inspección	III	IV
Equipos de ultrasonido con pantalla de lectura digital para medición de espesores de envolventes metálicos y equipos de ultrasonidos con pantalla gráfica para la exploración de soldaduras y zonas anexas (propias)	X	X
Cinta métrica, galgas, calibres para control dimensional	X	–
Pinzas amperimétricas (CC y CA) y termómetro de contacto o tizas termométricas, para control de los parámetros de soldadura	X	–
Equipos de END: líquidos penetrantes, partículas magnéticas fluorescentes (propias)	X	X
Equipos de END: radiografías	X	–
Equipos de ED: durómetro, fotomacrografía, fotomicrografía, máquina universal de ensayos de tracción y de plegado, máquina de ensayo de resilencia (péndulo Charpy)	X	–
Laboratorio de análisis químicos de materiales	X	–
Útiles y máquinas para la preparación de ensayos y pruebas	X	–
Contador volumétrico o báscula, con error inferior al 1% para la prueba de capacidad	X	–
Bomba hidráulica para la prueba de presión	X	X
Bomba de vacío para la prueba de cisternas criogénicas, con aislamiento al vacío	X	X
Equipo de detección de fugas con gas trazador de helio, para las cisternas con aislamiento al vacío	X	X
Compresor neumático para la prueba de estanqueidad	X	X
Spray de agua jabonosa para la detección de fugas	X	X
Banco de pruebas y compresor neumático (o botella de gas inerte) para la prueba y tarado de válvulas de seguridad y comprobación de válvulas de aireación	X	X
Juego de manómetros, con rango adecuado y precisión 3% (propios)	X	X
Vacúmetro y termómetro (hasta - 196.° C) para control de pruebas de vacío	X	X
Lámpara antideflagrante (propia)	X	X
Explosímetro, para verificar la ausencia de atmósferas explosivas (propias)	X	X
Troqueles alfanuméricos, de distintos materiales	X	X
Cámara fotográfica (propia)	X	X
Equipos de protección individual	X	X
Flexométro (rango 0 - 4 m. aproximadamente). Resolución 0’001 m. con precisión de 3%	X	X

CUADRO 2

Documentación técnica vigente	I	II	III	IV	V
Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR)	X	X	X	X	X
Real Decreto sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera	X	X	X	X	X
Normas de construcción y ensayo de cisternas	X	X	X	X	
Códigos de diseño de aparatos a presión permitidos por la Administración. Con carácter no limitativo se admiten los siguientes códigos: ASME, British Standars, Ad-Merkblatt, CODAP, CERAP		X	X	X	

CUADRO 3

Procedimientos técnicos	I	II	III	IV	V
Revisión de proyectos para la obtención de la aprobación de cisternas		X			
Revisión de expedientes relativos a: Modificación/reparación de cisternas. Legalización de cisternas de importación.		X			
Evaluación de empresas para su inscripción como fabricantes de cisternas		X			
Supervisión de fabricación, modificación o reparación de cisternas: Recepción de materiales Control de traslado de marcas Control de ejecución de soldadura. Supervisión de END Supervisión de DE Supervisión de análisis químicos Control de tratamiento térmico Control dimensional Inspección visual			X		

Procedimientos técnicos	I	II	III	IV	V
Inspección periódica de cisternas: Inspección visual				X	
Inspección de vehículos			X	X	X
Pruebas Volumétrica Hidráulica Neumática Vacío Detección de microfisuras Funcionamiento de equipos Mecanismos de seguridad			X	X	
Grabado de placas			X	X	
Seguridad del personal de inspección			X	X	X

ANEJO 7

Documentación

1. Documentos a generar para certificación de tipo de envases y embalajes:

a. Certificado de conformidad del tipo con los requisitos reglamentarios (apéndice E.1).
b. Actas de pruebas (apéndice E.2).
c. Actas de ensayos.
d. Auditoría del sistema de control de calidad.

II. Documentos a generar para la certificación de tipo de grandes recipientes para granel (1 BC/GRG):

a. Certificado de conformidad del tipo con los requisitos reglamentarios (apéndice E.3).
b. Actas de pruebas (apéndice E.4).
c. Actas de ensayos.

III. Documentos a generar para el control de conformidad de la producción de envases y embalajes y grandes recipientes para granel (IBC/GRG):

a. Acta de conformidad de la producción (apéndice E.5).
b. Actas de pruebas (apéndice E.2 ó E.4).
c. Actas de ensayos.

IV. Documentos a generar para la certificación de prototipo de cisternas, vehículos-batería y CGEM:

a. Certificado de conformidad con requisitos reglamentarios de un tipo (apéndice E.6).
b. Documento H especial (apéndice E.7).
c. Documentos de clase (apéndice E.8).
d. Ficha técnica (apéndice E.20).

V. Documentos a generar durante el seguimiento de la construcción en todas sus fases de cisternas, vehículos-batería y CGEM:

a. Acta de conformidad de las uniones soldadas (apéndice E.9).
b. Informe radiográfico (apéndice E.22).
c. Croquis radiográfico (apéndice E.23).
d. Acta de conformidad de los materiales (apéndice E.10).
e. Informe de inspección por ultrasonidos y partículas magnéticas (apéndice E.24).
f. Acta de ensayo de tracción de las probetas.

VI. Documentos a generar durante la inspección inicial, antes de la puesta en servicio, las cisternas, vehículos-batería y CGEM:

a. Acta de conformidad de la cisterna o vehículo-batería y CGEM (apéndice E.11).
b. Certificado de prueba de estanqueidad (apéndice E.18).
c. Certificado de prueba de presión hidráulica (apéndice E.19).
d. Acta de prueba volumétrica (apéndice E.12).
e. Certificado de calibración de válvulas de seguridad y prueba de válvulas de aireación (apéndice E.13).

f. Otras actas de prueba reglamentariamente exigidas.
g. Documento H para aprobación de tipo de cisterna, vehículo-batería o C.G.E.M. (apéndice E.7).
h. Documentos G (apéndice E.14).
i. Documentos V1 y V2 y acta de cumplimientos de un vehículo base, vehículo completo o completado EXII o EXIII, vehículo-cisterna, vehículo-batería, vehículo para cisternas desmontables, vehículo para contenedores-cisterna, vehículos para cisternas portátiles o CGEM (apéndice E.25).
j. Documentos de clase (apéndice E.8).
k. Ficha técnica cisterna (apéndice E.20).
l. Fotocopia o fotografía de la placa de características de la cisterna.

VII. Documentos a generar durante las inspecciones periódicas de cisternas, vehículos-batería y CGEM:

a. Acta de inspección periódica de una cisterna o contenedor cisterna (apéndice E.15).
b. Certificado de prueba de estanqueidad (apéndice E.18).
c. Certificado de prueba de presión hidráulica, si corresponde (apéndice E.19).
d. Certificado de calibración de válvulas de seguridad y prueba de válvulas de aireación (apéndice E.13).
e. Acta de ensayos no destructivos, para la clase 2 (apéndice E.24).
f. Otras actas de prueba reglamentariamente exigidas.
g. Documentos G (apéndice E.14).
h. Documentos V1 y V2 y acta de cumplimientos de un vehículo base, vehículo completo o completado EXII o EXIII, vehículo-cisterna, vehículo-batería, vehículo para cisternas desmontables, vehículo para contenedores-cisterna, vehículos para cisternas portátiles o CGEM (apéndice E.25).
i. Documentos de clase (apéndice E.8).
j. Ficha técnica cisterna (apéndice E.20)
k. Fotocopia o fotografía de la placa de características de la cisterna.

VIII. Documentos a generar durante las inspecciones excepcionales:

a. Informe previo a la modificación o reparación de una, vehículo-batería o CGEM (apéndice E.16).
b. Acta de inspección de una cisterna o vehículo-batería o CGEM para el transporte de mercancías peligrosas tras su modificación o reparación (apéndice E.17).
c. Certificado de prueba de estanqueidad (apéndice E.18).
d. Certificado de prueba de presión hidráulica (apéndice E.19).
e. Acta de prueba volumétrica (apéndice E.12).
f. Certificado de calibración de válvulas de seguridad y prueba de válvulas de aireación (apéndice E.13).
g. Otras actas de prueba reglamentariamente exigidas.
h. Documento H para aprobación de tipo de cisterna, vehículo-batería o C.G.E.M. (apéndice E.7).
i. Documentos G (apéndice E.14).
j. Documentos V1 y V2 y acta de cumplimientos de un vehículo base, vehículo completo o completado EXII o EXIII, vehículo-cisterna, vehículo-batería, vehículo para cisternas desmontables, vehículo para contenedores-cisterna, vehículos para cisternas portátiles o CGEM (apéndice E.25).
k. Documentos de clase (apéndice E.8).
l. Ficha técnica de la cisterna (apéndice E.20).

IX. Documentos a generar durante las inspecciones iniciales o periódicas de grandes recipientes a granel (IBC/GRG) cuando sean exigidas por el ADR, IMDG o RID:
Acta de inspección inicial o periódica de un gran recipiente para graneles (IBC/GRG) para el transporte de mercancías peligrosas (apéndice E.21).
X. Documentos a generar durante la inspección inicial y periódica de vehículos tractores de vehículos cisterna, vehículos portadores de cisternas desmontables, vehículos portadores de contenedores cisterna, CGEM y vehículos para el transporte de explosivos tipos II y III.

Documentos V1 y V2 y acta de cumplimiento reglamentario de un vehículo base, vehículo completo o completado EXII o EXIII, vehículo cisterna, vehículo batería, vehículo para cisternas desmontables, vehículo para contenedores cisterna, vehículos para cisternas portátiles o CGEM (apéndice E.25).

APÉNDICE E.1

Certificado de conformidad con los requisitos reglamentarios de un tipo de envase/ embalaje para el transporte de mercancías peligrosas

Número de contraseña de tipo: .....
Organismo de control: .....
.....
Marca de fábrica o denominación comercial: .....
.....

Empresa fabricante:

- Nombre completo: .....
  .....
- Domicilio social: .....
  .....
- Nombre y dirección del representante legal del fabricante: .....
  .....
- Reglamentación aplicable: .....
  .....

Identificación del envase/embalaje:

- Tipo de envase/embalaje: .....
- Código de envase/embalaje: .....
- Modelo: .....
- Volumen en m³: .....
- Peso bruto máximo: .....
- Dimensiones: .....
- Tensión de vapor a 50° C más alta de las materias a transportar: .....
- Densidad más alta de todas las materias a transportar: .....
- Descripción del envase/embalaje: .....
- Características del envase/embalaje: .....
- La unidad antes citada es válida para el transporte de las siguientes materias (clases y apartados): .....
- De acuerdo con las siguientes excepciones: .....
- Organismo de control y, en su caso, laboratorios encargados de las pruebas y ensayos: .....
  .....
- Números de las actas de pruebas y ensayos: .....
- Entidad auditora que realizó la auditoría del sistema de control de calidad: .....
  .....
- Número de la auditoría: .....
- Código de envase: .....
- Grupo de embalaje: .....
- Marcado: .....

Estudiada la memoria descriptiva del envase/embalaje arriba referenciado, firmada por Don/Doña .....
.....,
con fecha ..... , vista la reglamentación aplicable y teniendo en cuenta las pruebas y ensayos referenciados arriba, este organismo de control CERTIFICA que este tipo de envase/embalaje cumple con la reglamentación vigente para su aprobación.

En .....a .....de .....de 20 .....

EL DIRECTOR TÉCNICO DEL
ORGANISMO DE CONTROL

Observaciones:

1. Las características de la producción en serie se corresponderán en todo momento con el tipo certificado.
2. La conformidad de la producción se efectuará por el procedimiento establecido en este real decreto y demás reglamentación vigente.
3. La certificación de tipo será cancelada si se comprueba que las características de la producción en serie no coincide con las del tipo certificado.
4. El marcado se efectuará según lo dispuesto en la reglamentación aplicable.

APÉNDICE E.2

Acta de pruebas de un tipo de envase/embalaje para el transporte de mercancías peligrosas

Número de acta: .....
Organismo de control: .....
.....
Nombre del Inspector: .....
.....
Fechas de las pruebas: de .....a .....
Dirección completa del lugar de las pruebas:.....
.....

Empresa fabricante del envase/embalaje:

- Nombre completo: .....
  .....
- Domicilio social: .....
  .....
- En su caso, representante legal del fabricante: .....
  .....
- Reglamentación aplicable: .....
  .....
- Tipo de envase/embalaje: .....
- Código de envase/embalaje: .....
- Modelo: .....
- Descripción del envase/embalaje:.....
- Características del envase/embalaje: .....

PRUEBAS:

1. Caída:

   Descripción de la prueba:.....
   Altura de caída: .....
   Número de muestras:.....
   Resultado: satisfactorio/no satisfactorio [1].

2. Apilamiento:

   Descripción de la prueba:.....
   Peso apilado sobre cada envase/embalaje:.....
   Número de muestras: .....
   Resultado: satisfactorio/no satisfactorio [1].

3. Estanqueidad:

Descripción de la prueba:.....
Presión del aire:.....
Número de muestras:.....
Resultado: satisfactorio/no satisfactorio (1).

4. Presión interna:

Descripción de la prueba:.....
Presión de prueba: .....
Número de muestras:.....
Resultado: satisfactorio/no satisfactorio (1).

5. Otras pruebas:.....

Efectuados sobre el envase/embalaje arriba referenciado las pruebas descritas, se considera que los resultados son CONFORMES / NO CONFORMES con la reglamentación vigente.

Marcado:.....

En .....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

(1) Táchese lo que no proceda.

APÉNDICE E.3

Certificado de conformidad con los requisitos reglamentarios de un tipo de gran recipiente para granel (IBC/GRG) para el transporte de mercancías peligrosas

Número de contraseña de tipo: .....
Organismo de control: .....
.....

Empresa fabricante:

- Nombre completo: .....
  .....
- Domicilio social: .....
  .....
- Reglamentación aplicable: .....
  .....

Identificación del IBC/GRG:

- Tipo: .....
- Material y código (marcado ONU): .....
- Grupo de embalaje: .....
- Presión máxima de diseño kg/cm²: .....
- Presión de servicio en kg/cm²: .....
- Volumen en m³: .....
- Peso bruto máximo admisible en Kg.: .....
- Tensión de vapor, a 50° C, más alta de las materias a transportar: .....
- Densidad más alta de todas las materias a transportar: .....
- Materias que pueden transportarse (clases y apartados): .....
  .....
- Marcado: .....
  .....

Estudiado el proyecto correspondiente al IBC/GRG arriba referenciado, vista la reglamentación aplicable y a la vista de los resultados que figuran en las siguientes actas:

- Actas de pruebas número: ..... (2)
- Actas de ensayos número: ..... (3)

Este organismo de control CERTIFICA que este tipo de envase/embalaje cumple con la reglamentación vigente para su aprobación.

El proyecto presentado, visado por el Colegio Oficial de .....,
con el número ..... , de fecha .....,
consta de la documentación siguiente, la cual ha sido sellada por este organismo:

- Memoria con cálculos justificativos.
- Equipos de servicio y estructurales.
- Proceso de fabricación y procedimiento de soldadura.
- Bloques o grupos de sustancias autorizadas.
- Planos número .....

En .....a .....de .....de 20 .....

EL DIRECTOR TÉCNICO DEL
ORGANISMO DE CONTROL

(2) Indíquense las pruebas.
(3) Indíquense los ensayos.

APÉNDICE E.4

Acta de pruebas de un tipo de gran recicpiente para graneles (IBC/GRG) para el transporte de mercancías peligrosas

Número de acta: .....
Organismo de control: .....
.....
Nombre del Inspector: .....
Fechas de las pruebas: de .....a .....
Dirección completa del lugar de las pruebas: .....
.....

Empresa fabricante del IBC/GRG:

- Nombre completo: .....
  .....
- Domicilio social: .....
  .....
- En su caso, representante legal del fabricante: .....
  .....
- Reglamentación aplicable: .....
  .....

Identificación del IBC/GRG:

- Tipo: .....
- Material y código: .....
- Grupo de embalaje: .....
- Presión máxima de diseño Kg./cm²: .....
- Presión de servicio en Kg./cm²: .....
- Volumen en m³: .....
- Peso bruto máximo admisible en Kg.: .....
- Descripción del IBC/GRG: .....

PRUEBAS:

1. Izado parte inferior:
   Descripción de la prueba: .....
   .....
   Total de carga: .....
   Resultado: satisfactorio/no satisfactorio [4].
2. Apilamiento:
   Descripción de la prueba: .....
   .....
   Total de carga: .....
   Resultado: satisfactorio/no satisfactorio [4].

3. Estanqueidad:

Descripción de la prueba:.....

.....

Presión del aire:.....

Resultado: satisfactorio/no satisfactorio (4).

4. Presión interna:

Descripción de la prueba:.....

.....

Presión de prueba: .....

Resultado: satisfactorio/no satisfactorio (4).

5. Caída:

Descripción de la prueba: .....

.....

Resultado: satisfactorio/no satisfactorio (4).

6. Otras pruebas:.....

.....

.....

.....

Efectuados sobre el IBC/GRG arriba referenciado los ensayos descritos, se considera que los resultados son CONFORMES / NO CONFORMES (4) con la reglamentación vigente.

Marcado:.....

En .....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

(4) Táchese lo que no proceda.

APÉNDICE E.5

Acta de conformidad de la producción de envases/embalajes o IBC/GRG

Número de acta: .....
Organismo de control: .....
.....
Nombre del inspector:.....
.....

Empresa fabricante:

- Nombre completo: .....
  .....
- Domicilio social: .....
  .....

Dirección completa del lugar donde se ha realizado: .....
.....
Descripción de los modelos de envase/embalaje o IBC/GRG y sus números de contraseña de tipo que han sido sometidos a conformidad de producción:.....
.....
Números de las actas de pruebas y ensayos generados por este control de conformidad:.....
.....

Realizado el control de conformidad de la producción objeto de este acta, así como las pruebas y ensayos arriba referenciados, se considera que la producción de los envases y embalajes o IBC/GRG, cuyos modelos y contraseñas de tipo figuran arriba, es conforme con la reglamentación vigente.

En .....a .....de .....de 20 .....

EL DIRECTOR TÉCNICO DEL
ORGANISMO DE CONTROL

APÉNDICE E.6

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD CON LOS REQUISITOS REGLAMENTARIOS DE UN TIPO DE ..... PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA	CERTIFICADO N.º

NÚMERO DE CONTRASEÑA DE TIPO: .....

ORGANISMO DE CONTROL: .....

TIPO DE VEHÍCULO: [ ]

EMPRESA FABRICANTE:

[ ]

CERTIFICACIÓN: .....

Tipo: .....

Marca: .....Modelo:.....

Volumen total en m^3: .....Presión de servicio en bar:.....

CÓDIGO DE CISTERNA, VEHÍCULO BATERÍA O C.G.E.M.

MATERIA QUE PUEDE TRANSPORTARSE: (se recogen más materias en anexo a este documento)

N.º ONU	Clase	Grupo de embalaje	Designación oficial de transporte

.....(el equipo de transporte).....cumple con las siguientes disposiciones especiales relativas a la construcción (TC), a los equipos (TE) y de aprobación de tipo (TA).

Estudiado el proyecto correspondiente a la cisterna, vehículo batería o C.G.E.M arriba referenciado y vista la reglamentación correspondiente, y especialmente el ADR y Normas de Construcción y Ensayo de cisternas, actualmente en vigor, este organismo de control CERTIFICA que este tipo cisterna, vehículo batería o C.G.E.M. cumple con la reglamentación vigente para su aprobación.

El Proyecto presentado, visado por el Colegio Oficial de ....., con el número .....,

de fecha....., consta de la documentación siguiente, la cual ha sido sellada por este organismo:

- ☐ Memoria con cálculos justificativos.
- ☐ Equipos de servicios y estructurales.
- ☐ Proceso de Fabricación y Procedimiento de Soldadura.
- ☐ Materias o grupos de materias autorizadas.
- ☐ Planos n.º

Anejo a este certificado, con el número de Contraseña de Tipo y sellados por este organismo están:

- ☐ Ficha técnica de la cisterna, vehículo batería o CGEM o Plano General n.º:
- ☐ Documento H (INFORME DE INSPECCIÓN PARA HOMOLOGACIÓN).
- ☐ Documento de Clase (INSPECCIÓN ESPECÍFICA PARA LA CLASE 2 (Apéndice 3.8 - clase 2) O PARA LAS CLASES 3 a 9 (Apéndice 3.8 - clases 3 a 9)).
- ☐ Relación de variaciones que se admiten en la cisterna, vehículo batería o CGEM que se construyan en serie en conformidad con este tipo y con lo que permite el ADR en su apartado 6.8.2.3.1.

En ..... a..... de ..... de 20.....

EL DIRECTOR TÉCNICO DEL ORGANISMO DE CONTROL

OBSERVACIONES

1. Las características de construcción de las cisternas, vehículo batería o CGEM que se fabriquen, corresponderán con las que figuran en este certificado, sus anexos y proyecto referenciado.
2. La conformidad de la producción se comprobará por el procedimiento establecido en la reglamentación vigente.
3. Este certificado perderá su validez si se comprueba que las características de producción no coinciden con las del tipo aprobado.
4. Solamente se podrán transportar las materias que no sean susceptibles de reaccionar peligrosamente con los materiales del depósito, las juntas, los equipamientos y los revestimientos protectores, si fuera aplicable.

APÉNDICE E.7

DOCUMENTO DE INSPECCIÓN PARA APROBACIÓN DE TIPO DE CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA O C.G.E.M	H
Este documento se complementa con los documentos de Clase	

A) Datos del organismo de control

Código del organismo de control [ ] Fecha del informe [ ]

Número de Acta/Informe [ ]

B) Datos del fabricante

N.º Fabricante [ ] Sucursal [ ]

Fabricante (Nombre completo):

Dirección completa de la fábrica:

C) Datos de la cisterna, vehículo-batería o C.G.E.M.:

Tipo [ ] Denominación del tipo: [ ]

Plano general: [ ]

Número Aprobación de Tipo: [ ]

Fecha de Aprobación de Tipo: [ ]

D) Características técnicas

Presión de cálculo bar	Presión de prueba bar	P. Máxima servicio bar	P. Llenado/vaciado bar	P. estática bar

Material de la envolvente: [ ] Denominación material: [ ]

Carga de rotura (Rm): [ ] N/mm^2 Línea elástico (Re): [ ] Alargamiento [ ]

Temperatura de diseño: [ ] ^{o}C. Coeficiente de soldadura [ ] Aislamiento térmico: [ ] Cámara de vacío: [ ]

Diámetro equivalente: [ ] mm. Forma envolvente: [ ] Vol. máx. de la cisterna: [ ]

Compartimentos Vol. < 5.000 l. Vol. del mayor compartimento: [ ] Radio Máx. Curvatura: [ ] mm.

Espesores mínimos: Virolas [ ] mm. Fondos [ ] mm. Mamparos [ ] mm. Rompeolas [ ] mm.

Espesores calculados según [ ] Código de diseño/Norma técnica: [ ]

Código del vagón-cisterna según el apartado 4.3.3.1 o 4.3.4.1 del ADR [ ]

Se adjunta Proyecto: [ ] Planos: [ ]

Solamente se podrán transportar las materias que no sean susceptibles de reaccionar peligrosamente con los materiales del depósito, las juntas, los equipamientos y los revestimientos protectores (si fuera aplicable)

....., certifica que el proyecto de la cisterna, vehículo-batería y C.G.E.M anteriormente indicados, cumple con lo especificado en el ADR y este real decreto, y Normas de Construcción y Ensayos de Cisternas S/O.M de 20.09.1985 y modificaciones posteriores en lo que no contradigan el ADR.

En....., a.....de .....de 20....

EL FABRICANTE — EL ORGANISMO CONTROL

Sello, Fecha y Firma — Sello, Fecha y Firma

DOCUMENTO DE INSPECCIÓN PARA APROBACIÓN DE TIPO		H	
Este documento se complementa con los documentos de Clase		A1	
El informe corresponde a: Organismo de control: Número de Acta/Informe:			
		(s)	(n)
E	Requerimiento de carácter general de construcción de las cisternas, vehículo-batería, o CGEM.		
6.8.2.1.18	Los depósitos cumplen los espesores mínimos establecidos en el ADR.	❑	❑
6.8.2.1.26	Se cumple lo dispuesto en el ADR respecto al diseño de los depósitos y los revestimientos de protección no metálicos, interiores en cuanto al peligro de inflamación debido a cargas electroestáticas.	❑	❑
6.8.2.1.27	Existe una toma de tierra claramente identificada y capaz de ser conectada eléctricamente.	❑	❑
6.8.2.2.1	Se cumplen las prescripciones del ADR en equipos de la cisterna.	❑	❑
6.8.2.2.4	El depósito y sus compartimentos tienen aberturas de inspección.	❑	❑
6.8.2.2.9	Se cumple lo prescrito en el ADR respecto a las piezas móviles que pueden entrar en contacto.	❑	❑
6.8.2.5.1	La cisterna dispone de una placa con los datos preceptivos grabados.	❑	❑
6.8.2.5.2	Las cisternas llevan las inscripciones prescritas en el ADR, sobre cada uno de los lados de la cisterna.	❑	❑
6.8.4.e)	Las cisternas llevan las marcas indicadas en el ADR y en las lenguas establecidas.	❑	❑
F	Requerimientos particulares que deben cumplir las cisternas para ser autorizadas a transportar ciertas materias de la Clase 2.		
6.8.3.1 a 6.8.3.1.5	Los dispositivos cumplen los requerimientos del ADR.	❑	❑
6.8.3.2.1	Las tuberías de vaciado en lo que se refiere a sus cierres, se cumple.	❑	❑
6.8.3.2.3	Los orificios para el llenado y vaciado en lo que afecta a los dispositivos internos de seguridad, se cumple.	❑	❑
6.8.3.2.4	Se cumple lo establecido para los dispositivos internos de obturación en orificios con diámetro nominal superior a 1,5 mm.	❑	❑
6.8.3.2.9 a 13	Las válvulas de seguridad y dispositivos de descomprensión en cuanto al número y características son las adecuadas según ADR.	❑	❑
G	Requerimientos particulares que deben cumplir los vehículos-batería y los CGEM.		
6.8.3.2.18 6.8.3.2.19	Los equipos de servicio y las tuberías colectoras de los vehículos-batería y C.G.E.M en lo que se refiere al diseño, materiales y uniones y colocación cumplen el ADR.	❑	❑
6.8.3.2.20 a 28	Los obturadores, válvulas de seguridad, válvulas de cierre y otros accesorios en lo que se refiere a su montaje en los vehículos-batería y CGEM o en las tuberías colectoras, cumplen el ADR.	❑	❑
H	Otros requerimientos de control y pruebas y marcado para las cisternas.		
6.8.3.4.4	La determinación de la capacidad de los depósitos en relación con el método de medición y los errores de medida.	❑	❑
6.8.3.5.1 a 6.8.3.5.8	El marcado en lo que afecta a las placas, paneles, inscripciones complementarias e indicaciones específicas, cumplen con el ADR.	❑	❑

DOCUMENTO DE INSPECCIÓN PARA APROBACIÓN DE TIPO		H A2	
El informe corresponde a: Organismo de control: Número de Acta/Informe:			
		(s)	(n)
I	Disposiciones especiales que deben cumplir las cisternas, para ser autorizadas a transportar ciertas materias.		
6.8.4.a)	Disposiciones especiales sobre construcción establecidos en los códigos TCx del apartado 6.8.4.a del ADR.		
TC1	Los materiales y la construcción cumplen las prescripciones del apartado 6.8.5.	❑	❑
TC2	Depósitos y equipos están construidos en aluminio de pureza mínima del 99,5% y los espesores son adecuados o en un acero apropiado no susceptible de provocar la descomposición del peróxido de hidrógeno.	❑	❑
TC3	Los depósitos están construidos en acero austenítico (inoxidable).	❑	❑
TC4	El material del depósito no es atacado por el ácido cloroacético (UN 3250) o lleva un revestimiento de esmalte o un revestimiento protector equivalente adecuado.	❑	❑
TC5	Los depósitos llevan un revestimiento de plomo de, al menos, 5 mm de espesor o un revestimiento equivalente.	❑	❑
TC6	Depósitos y equipos están construidos en aluminio de pureza mínima del 99,5% y los espesores son adecuados.	❑	❑
TC7	El espesor mínimo efectivo de las paredes del depósito es de menos 3 mm.	❑	❑

DOCUMENTO DE INSPECCIÓN PARA APROBACIÓN DE TIPO		H A3	
El informe corresponde a: Organismo de control: Número de Acta/Informe:			
		(s)	(n)
J	Disposiciones especiales, de Equipos, de aprobación y de marcado.		
6.8.4 b.)	Disposiciones especiales sobre equipos, establecidos en los códigos TEx del apartado 6.8.4.b) del ADR.	❑	❑
	Las cisternas cumplen las disposiciones especiales (código TEx) del apartado 6.8.4. b) del ADR, que les son aplicables.	❑	❑
6.8.4 c)	Disposiciones especiales sobre la aprobación, establecidos en los códigos TAx del apartado 6.8.4.c) del ADR.		
TA1	Los vehículos-cisterna no van a ser aprobados para transportar materias orgánicas.	❑	❑
TA2	Estas materias podrán transportarse en cisternas, en las condiciones fijadas en la disposición especial TA2 del apartado 6.8.4.c) del ADR.	❑	❑
TA3	Esta materia no puede ser transportada más que en cisternas que tengan un código LGAV o SGAV; la jerarquía del 4.3.4.1.2 no es aplicable.	❑	❑
TA4	Los procedimientos para la evolución de la conformidad y el control periódico cumplen lo dispuesto en TA4 del ADR.	❑	❑
6.8.4. e)	Disposiciones especiales relativas al marcado.		
TM1	La cisterna lleva la indicación “No abrir durante el transporte. Susceptible de inflamación espontánea”.	❑	❑
TM2	La cisterna lleva la indicación “No abrir durante el transporte. Produce gases inflamables al contacto con el agua”.	❑	❑
TM3	El vagón-cisterna lleva marcada la denominación oficial de transporte de las materias autorizadas y la masa máxima admisible de carga de la cisterna en kg.	❑	❑
TM4	La cisterna lleva inscrita la denominación química con la concentración aprobada de la materia en cuestión.	❑	❑
TM5	La cisterna lleva inscrita la fecha (mes, año) de la última inspección del estado interior del depósito.	❑	❑
TM6	La banda naranja, de acuerdo con la sección 5.3.5 debe ser colocada sobre las cisternas y vehículo-batería.	❑	❑
TM7	Está inscrito el trébol esquematizado que figura en 5.2.1.7.6.	❑	❑

APÉNDICE E.8

DOCUMENTOS DE CLASE

	INSPECCIÓN ESPECÍFICA PARA LA CLASE 2 Comprobación del código de la cisterna, vehículo-batería y CGEM (táchese lo que no proceda)	C2
Organismo de control:		Número de Acta/Informe:
El informe corresponde a:		
Parte 1	Tipo de cisterna, vehículo-batería y CGEM	C ..... ☐ P ..... ☐ R ..... ☐ (marcar con X lo que proceda)
Parte 2	Presión de cálculo.	X ..... ☐ (presión mínima de prueba según tabla 4.3.3.2.5)
Parte 3	Aberturas (6.8.2.2 y 6.8.3.2)	B ..... ☐ C ..... ☐ D ..... ☐ (marcar con X lo que proceda)
Parte 4	Válvula de seguridad o dispositivos de seguridad	N ..... ☐ H ..... ☐ (marcar con X lo que proceda)
Código de la cisterna resultante:		
Otros códigos de cisterna autorizados para las materias bajo dicho código según ADR (ver apartado 4.3.3.1.2)		
NOTA: Estos códigos de cisterna no tienen en cuenta las eventuales disposiciones especiales (ver 4.3.5 y 6.8.4) para cada rúbrica de la columna 13 de la tabla A del capítulo 3.2.		

INSPECCIÓN ESPECÍFICA PARA LAS CLASES 3 A 9

Comprobación del Código de las cisternas o vehículos-batería (táchese lo que no proceda).

CLASES 3 A 9

Parte 1	Tipo de cisterna, vehículo-batería.	L.....☐ S .....☐ (marcar con X lo que proceda)
Parte 2	Presión de cálculo	G. Presión mínima de cálculo .....☐ Según las prescripciones generales del 6.8.2.1.14 ó 1,5, 2,65, 4, 10, 15 ó 21 bar.
Parte 3	Aberturas (6.8.2.2.2)	A .....☐ B .....☐ C .....☐ D .....☐ (marcar con X lo que proceda)
Parte 4	Válvula de seguridad y dispositivos de seguridad.	V .....☐ F .....☐ N .....☐ H .....☐ (marcar con X lo que proceda)

Código de la cisterna resultante .....
Otros códigos de cisterna autorizados para las materias bajo dicho código según ADR: (ver apartado 4.3.4.1.2)

NOTA 1. Ciertas materias y ciertos grupos de materias no están incluidas en esta aproximación racionalizada, ver apartado 4.3.4.1.3.

NOTA 2. Estos Códigos de cisterna no tienen en cuenta las eventuales disposiciones especiales (ver 4.3.5 y 6.8.4) para cada rúbrica de la columna 13 de la tabla A del capítulo 3.2.

APÉNDICE E.9

ACTA DE CONFORMIDAD DE LAS UNIONES SOLDADAS DE UNA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA, CGEM

(Táchese lo que no proceda)

Número de acta .....
Organismo de control: .....
.....
Nombre del inspector:.....
.....
Fechas de inspección: de .....a .....
Dirección completa del lugar de la inspección: .....
.....

Empresa fabricante de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda)

- Nombre completo: .....
  .....
- Domicilio social:.....
  .....

Identificación de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda).

- Número de contraseña de tipo: .....
- Tipo: .....
- Marca: .....
- Modelo: .....
- Número de fabricación: .....
- Fecha de fabricación: .....
- Volumen total en m^3: .....
- Presión de servicio en kg/cm^2 : .....
- Código de diseño: .....

Efectuadas las inspecciones interior y exterior de la cisterna, vehículo-batería o CGEM, así como los ensayos destructivos y no destructivos prescritos, tanto por el Código de diseño como por el ADR, se considera que la ejecución de las soldaduras es CONFORME/NO CONFORME con la reglamentación vigente.

Anejos a este acta se encuentran:

Informe radiográfico n.º: .....
Croquis radiográfico n.º: .....

En .....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

ACTA DE CONFORMIDAD DE LOS MATERIALES EMPLEADOS EN UNA CONSTRUCCIÓN DE UNA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA O CGEM PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

(Táchese lo que no proceda)

Número de acta: .....
Organismo de control: .....
.....
Nombre del inspector:.....
.....
Fechas de inspección: de .....a .....
Dirección completa del lugar de la inspección: .....
.....

Empresa fabricante de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda):

- Nombre completo: .....
  .....
- Domicilio social: .....
  .....

Identificación de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda):

- Número de contraseña de tipo: .....
- Tipo: .....
- Marca: .....
- Modelo: .....
- Número de fabricación: .....
- Fecha de fabricación: .....
- Volumen total en m^3 : .....
- Presión de servicio en kg/cm^2 : .....

Identificados los materiales utilizados en la construcción la cisterna, vehículo-batería o CGEM. arriba referenciado, comprobados los certificados de calidad emitidos por su fabricante, comprobada la validez del material respecto a la definida en el proyecto, obtenidas las probetas necesarias para someterlas a los correspondientes ensayos de tracción y verificado el traslado de marca a las distintas chapas, se considera que dichos materiales son APTOS/NO APTOS[5] para la construcción de dicha cisterna.

Anejos a este acta se encuentran:

Acta de ensayos de tracción de probetas n.º.....
Croquis de situación de las placas n.º .....

En .....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

5 Táchese lo que no proceda.

APÉNDICE E.11

ACTA DE CONFORMIDAD CON EL TIPO DE ..... PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Acta N.º .....
Organismo de control: .....
Fechas de inspección: de ..... a .....
Código postal del lugar de la inspección: .....

TIPO DE VEHÍCULO: [ ]

Fabricante de la cisterna, vehículo-batería o C.G.E.M.:

Nombre completo:
Domicilio social:

Empresa propietaria de la cisterna, vehículo-batería o C.G.E.M.:

Nombre completo:
Domicilio social:

Identificación de la cisterna o vehículo-batería:

Número de contraseña de tipo: .....
Tipo: .....
Marca: ..... Modelo: .....
Número de fabricación: ..... Fecha de fabricación: .....
Volumen total en m^3: ..... Presión de servicio en bar: .....

Vehículo portador (excepto contenedores cisterna y CGEM):

Número de bastidor: ..... N.º de matrícula: .....
Contraseña HOM.: ..... M.M.A.: .....
Marca: .....
Nombre completo del fabricante: .....
.....
Clase: .....

CÓDIGO DE LA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA Y CGEM: .....

MATERIA QUE PUEDE TRANSPORTARSE: (se recogen más materias en anexo a este documento)

N.º ONU	Clase	Grupo de embalaje	Designación oficial de transporte

..... El Equipo de Transporte ..... cumple con las siguientes disposiciones especiales relativas a la construcción (TC), a los equipos (TE) y a la aprobación de tipo (TA).

Efectuada la inspección de la cisterna, vehículo-batería o CGEM anteriormente descrito durante el proceso de fabricación, así como su montaje sobre el vehículo portador y comprobadas las características técnicas de ambos por el inspector de este organismo en el lugar y fechas que constan anteriormente, de conformidad con lo establecido en la reglamentación vigente, se encuentra que la cisterna es CONFORME/NO CONFORME con el tipo, cuya contraseña está registrada en el Centro Directivo competente en materia de Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, con el número que figura anteriormente, igualmente el montaje de la cisterna, vehículo-batería o CGEM sobre el vehículo portador, como las características técnicas de dicho vehículo son CONFORMES/NO CONFORMES con la reglamentación vigente.

Igualmente han sido comprobados los siguientes documentos, que se consideran satisfactorios:

- Acta de conformidad de las uniones soldadas n.º: .....
- Informe radiográfico n.º: .....
- Croquis radiográfico n.º: .....
- Acta de conformidad de los materiales n.º: .....
- Croquis de situación de las placas n.º:.....
- Resultados de ensayo sobre testigos de producción n.º: .....
- Acta de prueba de estanqueidad n.º: .....
- Acta de prueba de presión hidráulica:.....
- Acta n.º: .....
- Organismo de control: .....
  .....
- Acta de prueba volumétrica n.º: .....
- Certificado de calibración de válvulas de seguridad y prueba de válvulas de aireación n.º:.....
- Otras actas de prueba reglamentariamente exigidas:.....
  .....

Por todo lo anterior, se considera que es apto para el transporte de mercancías peligrosas por carretera de las materias anteriormente referenciadas.

Anejos a este acta con el número de contraseña de tipo y número de fabricación y sellados por este organismo están:

- Documento H (DOCUMENTO DE INSPECCIÓN PARA APROBACIÓN DE TIPO).
- Documento de Comprobación de Inspección Inicial o Periódica (hojas G)
- Documentos V1 y V2 y Acta de cumplimiento Reglamentaria.
- Documentos de Clase (INSPECCIÓN ESPECÍFICA PARA LA CLASE 2 ó PARA LAS CLASES 3 a 9.
- Ficha técnica o Plano General n.º:

En .....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

Fdo: Nombre del Inspector:	Fdo: EL DIRECTOR TÉCNICO DEL ORGANISMO DE CONTROL

OBSERVACIONES:

1. Este acta, junto con sus anexos, se extiende por cuadruplicado por el organismo de control que ha realizado la inspección inicial. Si el acta es favorable, uno de los ejemplares será archivado por el organismo de control; otro será remitido al órgano competente de la comunidad autónoma; los otros quedarán en poder del fabricante. Si el acta es desfavorable al órgano competente de la comunidad autónoma sólo se enviará una copia, junto con informe de las causas; al fabricante le será entregado un solo ejemplar con el informe de las causas.
2. Si el acta es desfavorable, está prohibido solicitar una nueva inspección a otro organismo de control, excepto por decisión del órgano competente de la comunidad autónoma (artículo 16, Ley 21/1992).
3. Está prohibido someter a la cisterna a cualquier tipo de modificaciones, si no es previamente autorizado por el órgano competente de la comunidad autónoma y los cambios no quedan reflejados en una nueva acta.
4. Solamente se podrán transportar las materias que no sean susceptibles de reaccionar peligrosamente con los materiales del depósito, las juntas, los equipamientos y los revestimientos protectores (si fuera aplicable).

APÉNDICE E.12

ACTA DE PRUEBA VOLUMÉTRICA DE UNA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA O CGEM PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Número de acta: .....
Organismo de control: .....
.....
Nombre del inspector: .....
.....
Fechas de inspección: de .....a .....
Dirección completa del lugar de la prueba: .....
.....

Tipo de vehículo[1]

Cisterna: ☐
Vehículo-batería: ☐
CGEM: ☐

Fabricante de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda):

— Nombre completo: .....
.....
— Domicilio social: .....
.....

Empresa propietaria de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda):

— Nombre completo: .....
.....
— Domicilio social: .....
.....

Identificación de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda):

— Número de contraseña de tipo: .....
— Tipo: .....
— Marca: .....
— Modelo: .....
— Número de fabricación: .....
— Fecha de fabricación: .....
— Volumen total en m^3: .....
— Presión de servicio en kg/cm^2: .....

Sobre la cisterna, vehículo-batería y CGEM (táchese lo que no proceda), cuyos datos se referencia arriba, se procedió a comprobar su capacidad con el siguiente método:

☐ Contador

— Marca: .....
— Modelo: .....
— Número de fabricación: .....

1 Señálese lo que corresponda.

— Fecha de fabricación: .....
— Volumen total en m^3 .....
— Presión de servicio en kg/cm^2 .....

Sobre la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda), cuyos datos se referencia arriba, se procedió a comprobar su capacidad, con el siguiente método:

☐ Contador

— Marca: .....
— Modelo: .....
— Número de fabricación: .....
— Fecha de precintado: .....
— Error.....

☐ DIFERENCIA DE PESO

— (Datos de la báscula empleada)
— Compartimento N.º 1 .....litros
— 2 .....litros
— 3 .....litros
— Capacidad total .....litros

En .....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

APÉNDICE E.13

CERTIFICADO DE CALIBRACIÓN DE LAS VÁLVULAS DE SEGURIDAD, PRUEBAS DE VÁLVULAS DE AIREACIÓN DE UNA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA Y CGEM PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Número de acta: .....
Organismo de control: .....
.....
Nombre del inspector: .....
.....
Fechas de inspección: de .....a .....
Dirección completa del lugar de la inspección: .....
.....

Tipo de vehículo[1]

Cisterna: ☐
Vehículo-batería: ☐
CGEM: ☐

Fabricante de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda):

- Nombre completo: .....
  .....
- Domicilio social: .....
  .....

Empresa propietaria de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda):

- Nombre completo: .....
  .....
- Domicilio social: .....
  .....

Identificación de la cisterna, vehículo-batería o CGEM (táchese lo que no proceda):

- Número de contraseña de tipo: .....
- Tipo: .....
- Marca: .....
- Modelo: .....
- Número de fabricación: .....
- Fecha de fabricación: .....
- Volumen total en m^3: .....
- Presión de servicio en $Kg./cm^2$: .....

Efectuada la verificación y tarado en banco de pruebas de la válvula de seguridad y aireación de la cisterna, vehículo-batería o CGEM arriba referenciado, con resultado satisfactorio, se procedió al precintado de las válvulas de seguridad.

En .....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

1 Señálese lo que corresponda.

APÉNDICE E.14

DOCUMENTO DE COMPROBACIÓN DURANTE LA INSPECCIÓN INICIAL O PERIÓDICA, DEL CÓDIGO DE UNA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA O CGEM	G
Este documento se complementa con los documentos de Clase y la Hoja H	

A) Datos del organismo de control

Código del organismo de control: .....

Fecha del informe: .....

Número de Acta/Informe: .....

B) Datos del fabricante

N.º Fabricante: .....

Sucursal: .....

Fabricante (Nombre completo): .....

.....

Dirección completa de la fábrica: .....

.....

C) Datos de la cisterna:

Tipo de cisterna, vehículo-batería o CGEM: .....

Denominación del tipo: .....

Marca: ..... Modelo: .....

Plano general: .....

Número Contraseña de Tipo: .....

Fecha de resolución de inscripción de Tipo: .....

D) Características técnicas

Presión de cálculo	Presión de prueba	Presión máxima de servicio	Presión de llenado/vaciado	Presión estática
Volumen (litros)	Espesores virolas (mm)		Espesores fondos (mm)	

Inspecciones, ensayos, pruebas

Estado interior correcto	☐	I. visual	☐	..... E.N.D	☐
Estado exterior correcto	☐	I. visual	☐		
Estado soportes y anclajes	☐	I. visual	☐		
Soldaduras correctas	☐	I. visual	☐	..... E.N.D	☐

DOCUMENTO DE COMPROBACIÓN DURANTE LA INSPECCIÓN INICIAL O PERIÓDICA, DEL CÓDIGO DE UNA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA Y CGEM		G	
		A1	
El informe corresponde a: Organismo de control: Número de Acta/Informe:			
		(s)	(n)
E	Requerimiento de carácter general de construcción de las cisternas, vehículo-batería o CGEM.		
6.8.2.1.19	Los depósitos cumplen los espesores mínimos establecidos en el ADR.	❑	❑
6.8.2.1.27	Se cumple lo dispuesto en el ADR respecto al diseño de los depósitos y los revestimientos de protección no metálicos, interiores en cuanto al peligro de inflamación debido a cargas electroestáticas.	❑	❑
6.8.2.1.27	Existe una toma de tierra claramente identificada y capaz de ser conectada eléctricamente.	❑	❑
6.8.2.2.1	Se cumplen las prescripciones del ADR en equipos de la cisterna.	❑	❑
6.8.2.2.4	El depósito y sus compartimentos tienen aberturas de inspección.	❑	❑
6.8.2.2.9	Se cumple lo prescrito en el ADR respecto a las piezas móviles que pueden entrar en contacto.	❑	❑
6.8.2.5.1	La cisterna dispone de una placa con los datos preceptivos grabados.	❑	❑
6.8.2.5.2	Las cisternas llevan las inscripciones prescritas en el ADR, sobre cada uno de los lados de la cisterna.	❑	❑
6.8.4.e)	Las cisternas llevan las marcas indicadas en el ADR y en las lenguas establecidas.	❑	❑
F	Requerimientos particulares que deben cumplir las cisternas para ser autorizadas a transportar ciertas materias de la Clase 2.		
6.8.3.1 a 6.8.3.1.5	Los dispositivos cumplen los requerimientos del ADR.	❑	❑
6.8.3.2.1	Las tuberías de vaciado en lo que se refiere a sus cierres, se cumple.	❑	❑
6.8.3.2.5	Los orificios para el llenado y vaciado en lo que afecta a los dispositivos internos de seguridad, se cumple.	❑	❑
6.8.3.2.6	Se cumple lo establecido para los dispositivos internos de obturación en orificios con diámetro nominal superior a 1,5 mm.	❑	❑
6.8.3.2.9 a 13	Las válvulas de seguridad y dispositivos de decomprensión en cuanto al número y características son las adecuadas según ADR.	❑	❑
G	Requerimientos particulares que deben cumplir los vehículos-batería y los CGEM.		
6.8.3.2.18	Las tuberías colectoras de los vehículos-batería y CGEM en lo que se refiere al diseño, materiales y uniones, cumplen el ADR.	❑	❑
6.8.3.2.20 a 28	Los obturadores, válvulas de seguridad, válvulas de cierre y otros accesorios en lo que se refiere a su montaje en los vehículos-batería y CGEM o en las tuberías colectoras, cumplen el ADR.	❑	❑
H	Otros requerimientos de control y pruebas y marcado para las cisternas.		
6.8.3.4.4	La determinación de la capacidad de los depósitos en relación con el método de medición y los errores de medida.	❑	❑
6.8.3.5.1 a 6.8.3.5.8	El marcado en lo que afecta a las placas, paneles, inscripciones complementarias e indicaciones específicas, cumplen con el ADR.	❑	❑

DOCUMENTO DE COMPROBACIÓN DURANTE LA INSPECCIÓN INICIAL O PERIÓDICA DEL CÓDIGO DE UNA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA Y CGEM.		G A2	
El informe corresponde a: Organismo de control: Número de Acta/Informe:			
		(s)	(n)
I	Disposiciones especiales que deben cumplir las cisternas, vehículo-batería o CGEM para ser autorizadas a transportar ciertas materias.		
6.8.4.a)	Disposiciones especiales sobre construcción establecidas en los códigos TCx del apartado 6.8.4.a) del ADR.	❑	❑
TC1	Los materiales y la construcción cumplen las prescripciones del apartado 6.8.5.	❑	❑
TC2	Depósitos y equipos están construidos en aluminio de pureza mínima del 99,5% y los espesores son adecuados o en un acero apropiado no susceptible de provocar la descomposición del peróxido de hidrógeno.	❑	❑
TC3	Los depósitos están construidos en acero austenitico (inoxidable).	❑	❑
TC4	El material del depósito no es atacado por el ácido cloroacético (ONU 3250) o lleva un revestimiento de esmalte o un revestimiento protector equivalente adecuado.	❑	❑
TC5	Los depósitos llevan un revestimiento de plomo de, al menos, 5 mm de espesor o un revestimiento equivalente.	❑	❑
TC6	Depósitos y equipos están construidos en aluminio de pureza mínima del 99,5% y los espesores son adecuados.	❑	❑
TC7	El espesor mínimo efectivo de las paredes del depósito no pueden ser inferior a 3mm.	❑	❑

DOCUMENTO DE COMPROBACIÓN DURANTE LA INSPECCIÓN INICIAL O PERIÓDICA DEL CÓDIGO DE UNA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA Y CGEM.		G A3	
El informe corresponde a: Organismo de control: Número de Acta/Informe:			
J	Disposiciones especiales, de Equipos, aprobación y marcado	(s)	(n)
6.8.4.b)	Disposiciones especiales sobre equipos establecidos en los códigos TEx del apartado 6.8.4.b) del ADR. Las cisternas, cumplen las disposiciones especiales (TEx) que les son de aplicación.	❑	❑
6.8.4.c)	Disposiciones especiales sobre la aprobación, establecidos en los códigos TAx del apartado 6.8.4.c) del ADR.	❑	❑
TA1	Las cisternas no van a ser aprobadas para transportar materias orgánicas.	❑	❑
TA2	Estas materias podrán transportarse en cisternas, vehículo-batería, en las condiciones fijadas en la disposición especial TA2 del apartado 6.8.4.c) del ADR.	❑	❑
TA3	Esta materia no puede transportarse más que en cisternas que tengan un código LGAV o SGAV; la jerarquía del 4.3.4.1.2 no es aplicable.	❑	❑
TA4	Los procedimientos para la evolución de la conformidad y el control periódico cumplen lo dispuesto en TA4 del ADR.	❑	❑
6.8.4. e)	Disposiciones especiales relativas al marcado.		
TM1	La cisterna lleva la indicación “No abrir durante el transporte. Susceptible de inflamación espontánea”.	❑	❑
TM2	La cisterna lleva la indicación “No abrir durante el transporte. Produce gases inflamables al contacto con el agua”.	❑	❑
TM3	La cisterna lleva marcada la denominación oficial de transporte de las materias autorizadas y la masa máxima admisible de carga de la cisterna.	❑	❑
TM4	La cisterna lleva inscrita la denominación química con la concentración aprobada de la materia en cuestión.	❑	❑
TM5	La cisterna lleva inscrita la fecha (mes, año) de la última inspección del estado interior del depósito.	❑	❑
TM7	Está inscrito el trébol esquematizado que figura en 5.2.1.7.6.	❑	❑

APÉNDICE E.15

ACTA DE INSPECCIÓN PERIÓDICA DE ..... Y DE SU VEHÍCULO PORTADOR, PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Organismo de control: .....
Acta N.º: .....
Fechas de inspección: de .....a .....
Código postal del lugar de la inspección: .....

TIPO DE INSPECCIÓN: [ ]

TIPO DE VEHÍCULO: [ ]

Fabricante:

Nombre completo:
Domicilio social:

Empresa propietaria de la cisterna, vehículo-batería o C.G.E.M.:

Nombre completo:
Domicilio social:

Identificación de la cisterna, vehículo-batería o CGEM:

Número de contraseña de tipo: .....
Tipo: .....
Marca: ..... Modelo: .....
Número de fabricación: ..... Fecha de fabricación: .....
Volumen total en m^3: ..... Presión de servicio en bar: .....

Vehículo portador (excepto contenedores cisterna):

Número de bastidor: .....N.º de matrícula: .....
Contraseña HOM.: .....M.M.A.: .....
Marca: .....
Nombre completo del fabricante: .....
.....
Clase 1: .....

CÓDIGO DE LA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA Y CGEM: .....

MATERIA QUE PUEDE TRANSPORTARSE: (se recogen más materias en anexo a este documento)

N.º ONU	Clase	Grupo de embalaje	Designación oficial de transporte

.....El Equipo de Transporte .....cumple con las siguientes disposiciones especiales relativas a la construcción (TC) y a los equipos (TE) y de aprobación de tipo (TA).

Previo examen de los documentos de la cisterna arriba referenciada, siguientes:

- Documento H (INFORME DE INSPECCIÓN PARA HOMOLOGACIÓN).
- Documento de Comprobación de Inspección Inicial o Periódica (Apéndice E14, G A1, G A2 y G A3)
- Documento V (Apéndice 3.26)
- Documentos de Clase (INSPECCIÓN ESPECÍFICA PARA LA CLASE 2 ó PARA LAS CLASES 3 a 9.

— Ficha técnica o Plano General n.º:
— Organismo de control: .....
.....
— Acta n.º: .....

Efectuada la inspección de dicha cisterna, así como su montaje sobre el vehículo portador y sometida a las pruebas abajo referenciadas por el inspector de este organismo en el lugar y fechas que consta arriba, de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, se encuentra que la cisterna es APTA/NO APTA para el transporte de mercancías peligrosas por carretera. Igualmente, el montaje de la cisterna sobre el vehículo portador, son CONFORMES/NO CONFORMES con la reglamentación vigente.

Las pruebas a que ha sido sometida, que se consideran satisfactorias, son las siguientes:

— Inspección visual .....
— Prueba de estanqueidad ..... Acta n.º: .....
— Prueba de presión hidráulica..... Acta n.º: .....
— Prueba volumétrica..... Acta n.º: .....
— Tarado de las válvulas de seguridad y pruebas de válvulas de aireación.
— Certificado n.º: .....

Por todo lo anterior, se considera que..... extenderle un certificado de autorización para el transporte de mercancías peligrosas por carretera de las materias arriba referenciadas.

Anejos a éste se encuentran los siguientes documentos de inspección:

— Documento de Comprobación de Inspección Inicial o Periódica (Apéndice E14, G A1, G A2 y G A3)
— Documentos V1 y V2 y acta de cumplimiento reglamentario.
— Documentos de Clase (INSPECCIÓN ESPECÍFICA PARA LA CLASE 2 ó PARA LAS CLASES 3 a 9)
— Si el acta es favorable, fotocopia del certificado de autorización, firmada por el inspector.
— Si el acta es desfavorable, original del certificado de autorización.

En .....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

Fdo:
Nombre del Inspector:

OBSERVACIONES:

1. Este acta, junto con sus anexos, se extiende por triplicado por el organismo de control que ha realizado la inspección. Si la inspección es favorable, la tercera copia será archivada por el organismo de control; la segunda será destruida y el original se le entregará al propietario. Si la inspección es desfavorable, la segunda copia será enviada por el organismo de control a la Administración competente, proponiendo la desclasificación de la cisterna, vehículo- batería o CGEM hasta que sean subsanados los defectos detectados.
2. Si el acta es desfavorable, está prohibido solicitar una nueva inspección a otro organismo de control, excepto por decisión del órgano competente de la comunidad autónoma (artículo 16, Ley 21/1992).
3. Está prohibido someter a la cisterna a cualquier tipo de modificaciones, si no es previamente autorizado por el organismo de control y los cambios no quedan reflejados en una nueva acta.

APÉNDICE E.16

INFORME PREVIO A LA MODIFICACIÓN O REPARACIÓN DE ..... PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA	N.º DE INFORME

Organismo de control: .....

TIPO DE ACTUACIÓN: (Indicar: Modificación o Reparación)

TIPO DE VEHÍCULO:

Empresa/fabricante:

Nombre completo:
Domicilio social:

Empresa propietaria de la cisterna, vehículo-batería o CGEM:

Nombre completo:
Domicilio social:

Identificación de la cisterna, vehículo-batería o CGEM:

- Número de contraseña de tipo: .....
- Tipo: .....
- Marca: .....
- Modelo: .....
- Número de fabricación: .....
- Fecha de fabricación: .....
- Volumen total en m^3: .....
- Presión de servicio en bar: .....

CÓDIGO DE LA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA O CGEM: .....

MATERIA QUE PUEDE TRANSPORTARSE: (se recogen más materias en anexo a este documento)

N.º ONU	Clase	Grupo de embalaje	Designación oficial del transporte

..... El Equipo de Transporte ..... cumple con las siguiente disposiciones especiales relativas a la construcción (TC) y a los equipos (TE) y a la aprobación de tipo (TA).

Causa de la modificación/reparación: .....

Descripción del alcance de la modificación/reparación: .....

Taller de reparación/fabricante de cisternas donde se ejecuta:

Nombre completo:
Domicilio social:

Estudiado el proyecto correspondiente a la modificación/reparación de la cisterna anteriormente referenciada y vista la reglamentación correspondiente, y especialmente el Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de mercancías peligrosas (ADR) y Normas de construcción y ensayo de cisternas, este organismo de control INFORMA FAVORABLEMENTE tal modificación/reparación por ser conforme con la reglamentación vigente.

El Proyecto presentado, visado por el Colegio Oficial de..... ,
con el número ..... ,de fecha..... , consta de la documentación siguiente,
la cual ha sido sellada por este organismo.

- ❑ Memoria con cálculos justificativos.
- ❑ Proceso de Modificación/Reparación.

ORGANISMO DE CONTROL

- ❑ Planos general recogiendo la modificación n.º:

Después de la modificación se asignará el siguiente Código de Cisterna:

CÓDIGO DE LA CISTERNA, VEHÍCULO-BATERÍA O CGEM: .....

MATERIA QUE PUEDE TRANSPORTARSE, después de la modificación (se recogen más materias en anexo a este documento)

N.º ONU	Clase	Grupo de embalaje	Designación oficial del transporte

Anejos a este certificado, con el número de Contraseña de Tipo y sellados por este Organismo están:

- ❑ Ficha Técnica de la Cisterna o Plano General n.º:
- ❑ Documento H (INFORME DE INSPECCIÓN PARA HOMOLOGACIÓN)
- ❑ Documentos de Clase (INSPECCIÓN ESPECÍFICA PARA LA CLASE 2 ó PARA LAS CLASES 3 a 9) (Apéndice E.8).

En .....a .....de .....de 20 .....

EL DIRECTOR TÉCNICO DEL
ORGANISMO DE CONTROL

V.º B.º
EL ÓRGANO COMPETENTE

APÉNDICE E.17

ACTA DE INSPECCIÓN ..... PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA, TRAS SU MODIFICACIÓN O REPARACIÓN

Acta n.º: .....

Organismo de control: .....

Efectuada la inspección de dicha cisterna, anteriormente descrita durante el proceso de reparación/modificación (1), así como su montaje sobre el vehículo portador y comprobadas las características técnicas de ambos por el Inspector de este Organismo en el lugar y fechas que constan anteriormente, de conformidad con lo establecido en la reglamentación vigente, se encuentra que la cisterna y su vehículo portador son CONFORMES/NO CONFORMES (2) con la reglamentación vigente.

Igualmente han sido comprobados los siguientes documentos, que se consideran satisfactorios:

- Acta de conformidad de las uniones soldadas n.º: .....
- Informe radiográfico n.º: .....
- Croquis radiográficos n.º: .....
- Acta de conformidad de los materiales n.º: .....
- Croquis de situación de las placas n.º: .....
- Acta de prueba de estanqueidad n.º: .....
- Acta de prueba de presión hidráulica n.º: .....
- Acta de prueba volumétrica n.º: .....
- Certificado de Tarado de válvulas de seguridad y prueba de válvulas de aireación n.º: .....
- Otras actas de prueba reglamentariamente exigidas (3): .....

Por todo lo anterior, se considera que este vehículo ..... es apto para el transporte de mercancías peligrosas por carretera de las materias anteriormente referenciadas.

Anejos a este acta con el número de contraseña de tipo y número de fabricación y sellados por este organismo están:

- Documento H (INFORME DE INSPECCIÓN PARA HOMOLOGACIÓN)
- Documento de Comprobación de Inspección Inicial o Periódica (E-14, G1, G2 y G3)
- Documentos V1 y V2 y acta de cumplimiento reglamentario.
- Documentos de Clase (INSPECCIÓN ESPECÍFICA PARA LA CLASE 2 o PARA LAS CLASES 3 a 9)
- Ficha técnica o Plano General n.º:

En..... a..... de ..... de 20.....

EL ORGANISMO DE CONTROL

Fdo:..... Fdo: .....

Nombre del Inspector — EL DIRECTOR TÉCNICO DEL ORGANISMO DE CONTROL

OBSERVACIONES:

1. Este acta, junto con sus anexos, se extiende por triplicado por el organismo de control que ha realizado la inspección. Si la inspección es favorable, la tercera copia será archivada por el organismo de control; la segunda será enviada al órgano competente de la comunidad autónoma y el original se le entregará al propietario. Si la inspección es desfavorable, la segunda copia será enviada por el organismo de control a la Administración competente, proponiendo la desclasificación del vehículo hasta que sean subsanados los defectos detectados.
   El propietario, si se trata de un vehículo cisterna (fijo o desmontable) o un vehículo batería, presentará las 2 copias recibidas de este acta en la estación ITV donde el vehículo efectúe la revisión reglamentaria. Ambos ejemplares tras ser sellados por la estación ITV, se devolverán al propietario del vehículo, el cual entregará uno de ellos al organismo de control que ha realizado la inspección para su archivo.
2. Si el acta es desfavorable, está prohibido solicitar una nueva inspección a otro organismo de control, excepto por decisión del órgano competente de la comunidad autónoma (artículo 16, Ley 21/1992).
3. Está prohibido someter a la cisterna a cualquier tipo de modificaciones, si no es previamente autorizado por el organismo de control y los cambios no quedan reflejados en una nueva acta.

APÉNDICE E.18

Certificado de prueba de estanqueidad

Certificado número: .....,
organismo de control, y en su nombre, don .....,
como inspector autorizado de la misma.

Certifica que:

Sobre el vagón cisterna/contenedor cisterna cuyos datos de identificación figuran a continuación:

- Numero de identificación: .....
- Año de construcción: .....
- Constructor: .....
- Presión de servicio: .....
- Fecha y lugar de la(s) prueba(s): .....

Se ha llevado a cabo la prueba estanqueidad correspondiente, en las condiciones siguientes:

Compartimento	Presión de prueba específica	Duración	Lectura del manómetro	Resultados

Y para que conste donde convenga, se extiende el presente certificado.

En.....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

Fdo.:

APÉNDICE E.19

Certificado de prueba hidráulica

Certificado número: .....,
organismo de control, y en su nombre, don .....,
como inspector autorizado de la misma.

Certifica que:

Sobre el vagón cisterna/contenedor cisterna cuyos datos de identificación figuran a continuación:

Numero de identificación: .....
Año de construcción: .....
Constructor: .....
Presión de servicio: .....
Fecha y lugar de la(s) prueba(s):.....

Se ha llevado a cabo la prueba hidráulica correspondiente, en las condiciones siguientes:

Compartimento	Presión de prueba específica	Duración	Lectura del manómetro	Resultados

Y para que conste donde convenga, se extiende el presente certificado.

En.....a .....de .....de 20 .....

EL ORGANISMO DE CONTROL

Fdo.:

APÉNDICE E.20

Ficha técnica cisterna			
Fabricante			
Importador			
Tipo de cisterna		Modelo	
Volumen total en metros cúbicos		Diámetro equivalente en metros	
Número de compartimentos		Materia envolvente	
Presión diseño en bar		Presión de prueba en bar	
Espesor virolas en milímetros		Espesor de fondos en milímetros	
Longitud total en metros		Clases de materias y bloques	
Plano de la cisterna con sus equipos			
Firma y sello del fabricante		Firma y sello de la OCA	

APÉNDICE E.21

ACTA DE INSPECCIÓN INICIAL O PERIÓDICA DE UN GRAN RECIPIENTE PARA GRANELES IBC/GRG PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Número de acta: .....
Organismo de control: .....
Nombre del inspector:.....
Tipo de Inspección [21]:

Inicial ❑
Periódica ❑

Fechas de inspección: de .....a .....
Dirección completa del lugar de la inspección: .....
.....

Fabricante del GRG:

Nombre completo: .....
Domicilio social: .....
En su caso, representante legal del fabricante: .....
.....

Empresa propietaria del GRG:

Nombre completo: .....
Domicilio social: .....
Reglamentación aplicable:.....
Identificación del GRG:

Tipo: .....
Material y código:.....
Grupo de embalaje: .....
Presión máxima de diseño kg/cm^2: .....
Presión de servicio en kg/ cm^2: .....
Volumen en cm^3:.....
Peso bruto máximo admisible en kg:.....
Número de contraseña de tipo: .....
Descripción del GRG: .....
.....
.....
.....
Materias de Llenado: .....

Prueba de estanquidad:

Descripción de la prueba: .....
.....
Presión del aire:.....

Resultado: SATISFACTORIO/NO SATISFACTORIO [22].

Comprobada la correspondencia de las características constructivas del GRG antes referenciado, con las que figuran en el certificado de conformidad, con los requisitos reglamentarios del tipo a que pertenece, sometido a una inspección interior y exterior, comprobado el correcto funcionamiento del equipo de servicio y a la vista de los resultados de la prueba de estanquidad, se encuentra que dicho recipiente es APTO/NO APTO[22] para el transporte de mercancías peligrosas.

Marcado: .....

En.....a .....de .....de 20 .....

El ORGANISMO DE CONTROL

OBSERVACIONES:

Este acta deberá ser conservada por el propietario del GRG, como mínimo, hasta la fecha de la siguiente inspección.

(21) Señálese lo que corresponda.
(22) Táchese lo que no proceda.

APÉNDICE E.22

INFORME RADIOGRÁFICO		ORGANISMO DE CONTROL:	
		FABRICANTE:	
		CISTERNA TIPO:	
		INFORME N.º:	
PEDIDO:		FECHA RECEPCIÓN: FECHA ENSAYO:	
OBJETO ENSAYADO:		CALIF S/ESPECIFIC:	
MATERIAL:	DIÁMETRO:	ESPESOR:	EXT. EXAMEN:
DESCRIPCIÓN DEL EXAMEN:			
PROCEDIMIENTO:	PENETRACIÓN:	SITUACIÓN:	GALGA:
TIPO FUENTE:	CÓDIGO EQUIPO:	TAMAÑO FOCAL:	
TIPO FILM:	TAMAÑO:	N.º FILMS:	CHASIS:
PANTALLAS:	DISTANCIA FF:	DENSIDAD:	S/D PARED:
ACTIVIDAD:	KV: mA:	TIEMPO EXP:	S/D VISIÓN:

Tipo de defecto:		Clasificación IIS/IIW comisión 5 / UNE 14.011	
As Poros	Ea Grieta long	1 Soldadura perfecta	4 Soldadura mala
Ab Poros verm	Eb Grieta trans	2 Soldadura buena	5 Soldadura muy mala
Ba Escorias irreg	F Mordedura	3 Soldadura regular	
Bb Escorias alin	G/H Inclusión	Clasificación Código ASME/API/AWS	
Bc Escorias alter	K Crater		
C Falta de fusión	O Otros	A: Aceptable	R: Rechazable
D Falta de penetr			

IDENTIF	SECTOR	ESPESOR	IQI	DENSID	TIP DEF	CALIF	OBSEV

LUGAR DE REALIZACIÓN DEL ENSAYO:		
OBSERVACIONES GENERALES: LAS RADIOGRAFÍAS SERÁN SELECCIONADAS POR EL TÉCNICO DEL ORGANISMO DE CONTROL		
OPERADOR: NOMBRE, NIVEL, FIRMA	INSPECTOR CLIENTE: NOMBRE, FIRMA	OPERADOR: NOMBRE, NIVEL FIRMA

APÉNDICE E.23

Nombre del fabricante:
Cisterna tipo:
Organismo de control:
Nombre del técnico:
Croquis de situación de las placas número:
Croquis de situación de las placas

APÉNDICE E.24

Informe de inspección por ultrasonidos			Organismo de control:			
			Fabricante:			
			Cisterna tipo:			
			Informe número:			
Equipo:			Unidad:			
Plano:		Conjunto:			Tipo de junta:	
Tipo de material:		Espesor:			Superficie de contacto:	
Procedimiento:		Agente acople:			Bloque calibración:	
Pieza patrón:			Campo ajuste:			
Tipo de aparato:		Modelo:			Número:	
Tipo palpador:		Frecuencia:			Tamaño cristal:	
Ganancia ajuste DB:		Ganancia trabajo DB:			Transferencia	
Soldadura n.º	Aceptable	Reparar	Ampl. Defecto	Longitud	Profundidad	Observ.
Croquis:						
Nombre operador:		Cualificación:			Fecha inspección:	

	Operad.	Inspect.	Fabricante	Tercera parte
Fecha				

INFORME DE PARTÍCULAS MAGNÉTICAS	ORGANISMO DE CONTROL
	FABRICANTE
	CISTENA TIPO
	INFORME N.º

1. GENERAL
PETICIONARIO.....OBRA .....
Componente ..... Pieza.....Plano .....
Material.....Estado Superficial .....
Especificación..... Revisión.....Fecha .....

2. CARACTERISTICAS DEL ENSAYO
Equipo ..... Marca.....Modelo .....
Método de Magnetización .....Técnica.....
Tipo Partículas..... Color.....Marca .....
Lámpara Luz Negra.....intensidad luminosa .....
Tipo de.....Intensidad (Amp).....
Separación electrodos (mm) .....Direcciones.....

3. CRITERIOS DE ACEPTACIÓN según .....

4. CROQUIS SITUACIÓN DISCONTINUIDADES

5. RESULTADOS:

DISCONTINUIDAD N.º	LONG (mm)	OBSERVACIONES	EVALUACIÓN

6. OBSERVACIONES

OPERADOR INSPECTOR	V.º B.º CLIENTE:	V.º B.º JEFE CONTROL CALIDAD
FECHA:	FECHA:	FECHA:
INFORME INSPECCIÓN LIQUIDOS PENETRANTES		ORGANISMO DE CONTROL
		FABRICANTE:
		CISTERNA TIPO
		INFORME N.º:
CODIGO ACEPTACION		PROCEDIMIENTO REVISION:
PLANO	COMPONENTE	MATERIAL
DATOS DE LA INSPECCIÓN:		
CARACTERISTICAS DEL ENSAYO		
LIMPIEZA PREVIA:		TEMPERATURA PIEZA (ºC)
ELIMINADOR TIPO:	MARCA:	TIEMPO DE SECADO:
PENETRANTE TIPO:	MARCA:	TIEMPO PENETRACIÓN:
APLIC.PENETRANTE POR:	ELIM. PENETRANTE POR:	MÉTODO:
REVELADO TIPO	MARCA	TIEMPO REVELADO
CROQUIS SITUACIÓN INDICACIONES:		

RESULTADOS				
Indicaciones	Dimensiones	Descripción	Evaluación	Observaciones
Nombre operador y cualificación:			Nombre inspector y cualificación:	
Fecha:	Inspector: Fabricante: Tercera parte:			

APÉNDICE E.25

DOCUMENTOS V1 Y V2 Y ACTA DE CUMPLIMIENTO REGLAMENTARIO DE LA INSPECCIÓN DE UN VEHÍCULO, VEHÍCULO COMPLETO O COMPLETADO EX/II, EX/III O MEMU, VEHÍCULO CISTERNA, VEHÍCULO BATERÍA, VEHÍCULO PARA CISTERNAS DESMONTABLES, VEHÍCULO PARA CONTENEDORES CISTERNA, VEHÍCULO PARA CISTERNAS PORTÁTILES O CGEM

Nota: La Parte I del presente documento será la sometida a remisión, según lo establecido en el apartado 2 del artículo 18 de este real decreto. La Parte II quedará archivada en el organismo que ha realizado la inspección.

PARTE I

DOCUMENTOS V1 Y V2

A. ORGANISMO DE CONTROL

A.1	NÚMERO DE INFORME:	
A.2	ORGANISMO DE CONTROL:	
A.3	NOMBRE DEL INSPECTOR:	
A.4	FECHAS DE INSPECCIÓN:	
A.5	DIRECCIÓN COMPLETA DEL LUGAR DE INSPECCIÓN:	

B. TIPO DE INSPECCIÓN

B.1	INSPECCIÓN INICIAL:	
B.2	INSPECCIÓN PERIÓDICA:	
B.3	OTRO TIPO DE INSPECCIÓN:	

C. TITULAR DEL VEHÍCULO

C.1	NOMBRE COMPLETO:	
C.2	CÓDIGO NIF:	
C.3	DIRECCIÓN COMPLETA:	

D. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL VEHÍCULO

D.1	NÚMERO DE MATRÍCULA	
D.2	NÚMERO DE BASTIDOR	
D.3	MARCA	
D.4	DENOMINACIÓN COMERCIAL	
D.5	FECHA DE MATRICULACIÓN	
D.6	EN SU CASO, FECHA DE PRIMERA MATRICULACIÓN	
D.7	MASA MÁXIMA TÉCNICAMENTE ADMISIBLE	
D.8	MASA MÁXIMA AUTORIZADA	

D.9	MASA MÁXIMA REMOLCABLE	
D.10	DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO (TRACTOCAMIÓN, CAMIÓN CAJA, CAMIÓN PLATAFORMA, CAMIÓN ENTOLDADO, FURGÓN, FURGONETA, REMOLQUE, SEMIRREMOLQUE):	
D.11	CATEGORÍA DE HOMOLOGACIÓN COMO VEHÍCULO (N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4):	
D.12	EN EL CASO DE VEHÍCULOS A MOTOR, TIPO DE CARBURANTE QUE UTILIZA (GASOLINA, GASÓLEO, GN, GLP)	

E. CARACTERÍSTICAS ADR DEL VEHÍCULO

E.1	DESIGNACIÓN DEL VEHÍCULO SEGÚN 9.1.1.2 DEL ADR (EX/II, EX/III, FL, OX, AT, MEMU):	
E.2	TIPO DE VEHÍCULO (VEHÍCULO, VEHÍCULO COMPLETO O COMPLETADO EX/II, EX/III O MEMU, VEHÍCULO CISTERNA, VEHÍCULO BATERÍA, VEHÍCULO PARA CISTERNAS DESMONTABLES, VEHÍCULO PARA CONTENEDORES CISTERNA, CISTERNAS PORTÁTILES O CGEM):	
E.3	SI DISPONE DE ELLA, MARCA DE HOMOLOGACIÓN COMPLETA SEGÚN REGLAMENTO CEPE/ONU/105 O DIRECTIVA 98/91/CE:	
E.4	EN CASO POSITIVO, ¿SE CORRESPONDEN TOTALMENTE LAS PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DE LA SERIE DE ENMIENDAS DEL REGLAMENTO CEPE/ONU/105 / ADAPTACIÓN DE LOS ANEXOS DE LA DIRECTIVA 98/91/CE CON EL ADR VIGENTE EN EL MOMENTO DE LA INSPECCIÓN:	
E.5	EN CASO NEGATIVO, PUNTOS DEL ADR VIGENTE QUE NO ESTÁN CUBIERTOS POR LA HOMOLOGACIÓN:	

F. TRANSPORTE DE LÍQUIDOS INFLAMABLES, GASES INFLAMABLES Y MATERIAS DE LA CLASE 1

F.1	¿SE VAN A TRANSPORTAR LÍQUIDOS INFLAMABLES DE PUNTO DE INFLAMACIÓN ≤ A 60°C O GASES INFLAMABLES?	SÍ ( )	NO ( )
F.2	¿SE VAN A TRANSPORTAR ALGUNA DE LAS SIGUIENTES MATERIAS?: UN 1049 HIDRÓGENO COMPRIMIDO; UN 1001 ACETILENO DISUELTO; UN 1131 DISULFURO DE CARBONO; CUALQUIER OTRA MATERIA DEL GRUPO DE EXPLOSIÓN IIC	SÍ ( )	NO ( )
F.3	¿SE VAN A TRANSPORTAR MATERIAS DE LA CLASE 1, GRUPO DE COMPATIBILIDAD J?	SÍ ( )	NO ( )

G. EQUIPAMIENTO ELÉCTRICO

TIPO G1:	CIRCUITOS CON ALIMENTACIÓN PERMANENTE SOBRE EL VEHÍCULO
TIPO G2:	EQUIPAMIENTO ELÉCTRICO INSTALADO EN EL COMPARTIMIENTO DE CARGA DE VEHÍCULOS PARA TRANSPORTE DE EXPLOSIVOS
TIPO G3:	EQUIPAMIENTO ELÉCTRICO INSTALADO EN ZONAS DONDE ES, O SE ESPERA QUE SEA, ZONA DE PELIGRO EN VEHÍCULOS PARA TRANSPORTE DE LÍQUIDOS INFLAMABLES DE PUNTO DE INFLAMACIÓN ≤ A 60°C O GASES INFLAMABLES
TIPO G4:	OTROS EQUIPAMIENTOS ALIMENTADOS PERMANENTEMENTE FUERA DE LA ZONA 0 Y 1
(Z0) ZONA 0:	INTERIOR DE LOS COMPARTIMENTOS DE LA CISTERNA, ACCESORIOS DE LLENADO Y VACIADO Y TUBERÍAS DE RECUPERACIÓN DE VAPORES
(Z1) ZONA 1:	INTERIOR DE ARMARIOS DE PROTECCIÓN PARA EL EQUIPAMIENTO UTILIZADO PARA EL LLENADO Y VACIADO, Y ZONA SITUADA A MENOS DE 0,5 M DE LOS DISPOSITIVOS DE AIREACIÓN Y VÁLVULAS DE DESCOMPRESIÓN
(ZC):	CABINA DEL CONDUCTOR
(ZG):	OTROS EMPLAZAMIENTOS

TIPO	ZONA	DENOMINACIÓN DEL EQUIPO	N.° DE SERIE EQUIPO	MARCADO	DESCRIPCIÓN

Como consecuencia de la inspección realizada sobre el vehículo, y cuyo detalle figura en la parte II de este documento, se ha determinado que los siguientes elementos del vehículo respecto de los requerimientos establecidos en los correspondientes apartados del ADR y reglamentación vigente (véase Nota 1 al final de esta parte I): cumplen (S), No cumplen (N) o no le son de aplicación (NA).

	APARTADOS ADR	REQUERIMIENTOS	S/N/NA
H	SOBRE VEHÍCULO		
	EQUIPAMIENTO ELÉCTRICO		
	9.2.2.2	CANALIZACIONES	
	9.2.2.3	DESCONECTADOR DE BATERÍAS	
	9.2.2.4	BATERÍAS	
	9.2.2.5	CIRCUITOS CON ALIMENTACIÓN PERMANENTE	
	9.2.2.6	INSTALACIÓN ELÉCTRICA COLOCADA EN LA PARTE POSTERIOR DE LA CABINA DE CONDUCCIÓN.	
	EQUIPAMIENTO DE FRENADO		
	9.2.3.1	REGLAMENTO ECE N.° 130 DIRECTIVA 71/320/CEE, DE ACUERDO CON LAS FECHAS DE APLICACIÓN QUE FIGURAN EN EL REAL DECRETO 2028/1986, DE 6 DE JUNIO	
	9.2.3.1	DISPOSITIVO DE FRENADO ANTIBLOQUEO	
	9.2.3.1	DISPOSITIVO DE FRENADO DE RESISTENCIA	
	9.2.3.2	(SIN CONTENIDO)	
	PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS DE INCENDIO		
	9.2.4.2	CABINA	
	9.2.4.3	DEPÓSITOS DE CARBURANTE	
	9.2.4.4	MOTOR	
	9.2.4.5	DISPOSITIVO DE ESCAPE	
	9.2.4.6	FRENO DE RESISTENCIA DEL VEHÍCULO	
	9.2.4.7	CALEFACCIONES A COMBUSTIÓN	
	OTROS EQUIPOS		
	9.2.5	DISPOSITIVO DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	
	9.2.6	DISPOSITIVO DE ENGANCHE DEL REMOLQUE	
I	EN SU CASO, SOBRE VEHÍCULOS EX/II O EX/III COMPLETOS O COMPLETADOS		
	9.3.1	MATERIALES A UTILIZAR PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CAJA DE LOS VEHÍCULOS	
	9.3.2	CALEFACCIONES A COMBUSTIÓN	
	9.3.3	DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO DE VEHÍCULOS EX/II	
	9.3.4	DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO DE VEHÍCULOS EX/III	
	9.3.5	COMPARTIMENTO DE CARGA Y MOTOR DE VEHÍCULOS EX/II Y EX/III	
	9.3.6	FUENTES EXTERNAS DE CALOR Y COMPARTIMENTO DE CARGA DE VEHÍCULOS EX/II Y EX/III	
	9.3.7	EQUIPAMIENTO ELÉCTRICO	
J	EN SU CASO, SOBRE VEHÍCULOS CISTERNA (CISTERNAS FIJAS) VEHÍCULOS BATERÍA Y VEHÍCULOS COMPLETOS O COMPLETADOS UTILIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN CISTERNAS DESMONTABLES CON CAPACIDAD SUPERIOR A 1 METRO CÚBICO O CONTENEDORES CISTERNA, CISTERNAS PORTÁTILES O CGEM DE UNA CAPACIDAD SUPERIOR A 3 METROS CÚBICOS (VEHÍCULOS FL, OX Y AT)		
	9.7.2	EN EL CASO DE CISTERNAS FIJAS METÁLICAS, DE LOS ELEMENTOS DE LOS VEHÍCULOS BATERÍA, DE LAS CISTERNAS FIJAS DE PLÁSTICO REFORZADO, DE LAS CISTERNAS FIJAS DE RESIDUOS QUE OPERAN AL VACÍO	
	9.7.3	MEDIOS DE FIJACIÓN	
	9.7.4	PUESTA A TIERRA DE VEHÍCULOS FL	
	9.7.5	ESTABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS CISTERNA	
	9.7.6	PROTECCIÓN POSTERIOR DE LOS VEHÍCULOS	
	9.7.7	CALEFACCIONES A COMBUSTIÓN	
	9.7.8	EQUIPAMIENTO ELÉCTRICO	
K	EN SU CASO, SOBRE VEHÍCULOS MEMU COMPLETOS O COMPLETADOS		
	9.8.2	LAS CISTERNAS, CONTENEDORES PARA GRANEL Y COMPARTIMENTOS ESPECIALES PARA EXPLOSIVOS	
	9.8.3	PUESTA TIERRA DE LOS VEHÍCULOS	
	9.8.4	ESTABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS	
	9.8.5	PROTECCIÓN POSTERIOR DE LOS VEHÍCULOS	
	9.8.6	CALEFACCIÓN A COMBUSTIÓN	
	9.8.7	DISPOSICIONES SUPLEMENTARIAS DE SEGURIDAD	
	9.8.8	DISPOSICIONES SUPLEMENTARIAS DE PROTECCIÓN	

ACTA DE CUMPLIMIENTO REGLAMENTARIO DEL VEHÍCULO

Efectuada la inspección del vehículo descrito por el inspector de este organismo en el lugar y fechas que constan en este informe, comprobadas sus características técnicas en inspección así como en los certificados referenciados en la parte II y tarjeta ITV, de conformidad con lo establecido por la reglamentación vigente, se considera que vehículo, según el ADR:

- Puede ser aprobado como vehículo EX/II.
- Puede ser aprobado como vehículo EX/III.
- Puede ser aprobado como vehículo MEMU.
- Puede ser aprobado como vehículo FL.
- Puede ser aprobado como vehículo OX.
- Puede ser aprobado como vehículo AT.
- No puede ser aprobado para transporte ADR.[6]

La eficacia del sistema de frenado de resistencia es suficiente para un peso total de la unidad de transporte de ..... toneladas.[7]

---

[6] Táchese lo que no proceda

[7] Indicar el valor apropiado. En caso de no ser aplicable, táchese.

En ..... a ..... de ..... de 20

EL ORGANISMO DE CONTROL

NOTA 1: En los vehículos matriculados por primera vez con posterioridad al 1 de julio de 2004, sólo podrá considerarse que el vehículo cumple con los requerimientos sobre el vehículo si dicho vehículo está homologado conforme a la Directiva 98/91/CE o Reglamento CEPE/ONU 105, de conformidad con la actualización vigente de los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio. Como alternativa podrá aceptarse, previa autorización del Centro Directivo del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio competente en materia de Seguridad Industrial, un informe favorable del Laboratorio oficial en el que se evalúen las discrepancias con la citada directiva o reglamento.

OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA: (en los casos que proceda)

1. Una vez que una cisterna desmontable se una al vehículo portador, el conjunto deberá cumplir las disposiciones relativas a los vehículos cisterna.
2. Las cisternas desmontables metálicas deberán cumplir las disposiciones pertinentes del capítulo 6.8 del ADR.
3. Los elementos de los vehículos batería y de los CGEM deberán cumplir las disposiciones pertinentes del capítulo 6.2 del ADR, cuando se trate de botellas, tubos, bidones a presión y bloques de botellas, o las del capítulo 6.8 del ADR cuando se trate de cisternas.
4. Los contenedores cisterna metálicos deberán cumplir las disposiciones del capítulo 6.8; las cisternas portátiles deberán cumplir las disposiciones del capítulo 6.7 del ADR o, en su caso, las del código IMDG (véase 1.1.4.2).
5. En los vehículos portadores de cisternas desmontables, los medios de fijación deberán cumplir los requerimientos establecidos en el apartado 9.7.3. del ADR.

OBSERVACIONES:

1. En caso de inspecciones iniciales, si la inspección es favorable, la parte I de este documento se extenderá por quintuplicado por el organismo de control que ha realizado la inspección. Uno de los ejemplares será archivado por el organismo de control junto con la parte II; otro será remitido al órgano competente de la comunidad autónoma; los otros tres quedarán en poder del propietario del vehículo para ser presentados en la estación ITV para la matriculación del vehículo. Dos de estos tres últimos ejemplares, tras ser sellados por la estación ITV le serán devueltos al propietario del vehículo quien conservará uno en su poder y lo presentará al organismo de control para la inspección previa a las futuras renovaciones del certificado de aprobación, el otro ejemplar lo devolverá al organismo de control donde se archivará, y en caso de extravío se solicitará un duplicado. El otro ejemplar se archivará en la estación ITV.

Si la inspección inicial es desfavorable, la parte I de este documento sólo se extenderá por triplicado por el organismo de control que ha realizado la inspección. Uno de los ejemplares será archivado por el organismo de control junto con la parte II; otro será remitido al órgano competente de la comunidad autónoma, finalmente, el tercer ejemplar se entregará al propietario del vehículo.

En caso de inspecciones periódicas la parte I de este documento se extenderá por duplicado por el organismo de control que ha realizado la inspección. Uno de los ejemplares será archivado por el organismo de control junto con la parte II; el otro quedará en poder del propietario del vehículo.

2. Si el acta es desfavorable, está prohibido solicitar una nueva inspección a otro organismo de control, excepto por decisión del órgano competente de la comunidad autónoma (artículo 16 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria).

3. Está prohibido someter al vehículo a cualquier tipo de modificaciones que afecten a sus características recogidas en las especificaciones del ADR, si no es previamente autorizado por el organismo de control y los cambios no quedan reflejados en un nuevo documento.

PARTE II

ORGANISMO DE CONTROL:	
NÚMERO DE INFORME:	
NOMBRE DEL INSPECTOR:	
FECHAS DE INSPECCIÓN:	
NOMBRE COMPLETO DEL TITULAR DEL VEHÍCULO:	
NÚMERO DE MATRÍCULA DEL VEHÍCULO:	

Notas para la parte H (véanse también las instrucciones del final de esta parte II):

– Cuando una prescripción está sombreada en la columna 2, es exigible a los vehículos EX/II.

– Cuando una prescripción está sombreada en la columna 3, es exigible a los vehículos EX/III y MEMU.

– Cuando una prescripción está sombreada en la columna A, es exigible a los vehículos AT.

– Cuando una prescripción está sombreada en la columna F, es exigible a los vehículos FL.

– Cuando una prescripción está sombreada en la columna O, es exigible a los vehículos OX.

– En el caso de vehículos con homologación ADR, si la prescripción es aplicable, debe señalarse la columna H con una S si dicha prescripción (según el ADR vigente en el momento de la inspección) está incluida en la homologación.

– La columna D sirve para evaluar el diseño del vehículo en cuanto al cumplimiento de la prescripción y la columna E para evaluar el estado.

– En la columna D, en el caso de que la prescripción sea aplicable, sígase lo indicado en las instrucciones del final, indicando con una S si se cumple y con una N si no se cumple. Si la prescripción no es aplicable póngase un guión. Cuando alguno de los epígrafes (cableados, interruptor principal de batería, etc.) haya sido sometido a modificaciones o adiciones no incluidas en la homologación, la totalidad de dicho epígrafe debe ser tratada como si no estuviese incluida en la homologación ADR.

– En la columna E, indíquese con una S si se cumple y con una N si no se cumple. Si la prescripción no es aplicable póngase un guión.

– En la Columna N.° de Certificado, indíquese dicho número en los casos que así se requiera en las instrucciones de la columna D.

H. VEHÍCULO

PT	2	3	A	F	O	ADR	PRESCRIPCIÓN	H	D	E	N.° CERT
						9.2.2	Equipamiento eléctrico				
						9.2.2.2	Canalizaciones				
H.1						9.2.2.2.1	¿Están calculadas las instalaciones por exceso para evitar recalentamientos?		A		
H.2						9.2.2.2.1	¿Están las instalaciones aisladas convenientemente?		A		
H.3						9.2.2.2.1	¿Están todos los circuitos protegidos por medio de fusibles o por disyuntores automáticos, exceptuando los siguientes circuitos?: – desde la batería hasta el sistema de arranque en frío y de parada del motor; – desde la batería al alternador; – desde el alternador a la caja de fusibles o de disyuntores; – desde la batería al arranque del motor; – desde la batería hasta el cajetín de mando de fuerza del sistema de frenado de resistencia (véase 9.2.3.1.2), si éste fuera eléctrico o electromagnético; – desde la batería hasta el mecanismo de elevación del eje del bogie;		A		
H.4						9.2.2.2.1	¿Son los circuitos sin proteger antes mencionados de la menor longitud posible?		B		
H.5						9.2.2.2.2	¿Están las canalizaciones eléctricas sólidamente fijadas y colocadas de tal modo que las instalaciones queden protegidas convenientemente contra las agresiones mecánicas y térmicas?		B		

PT	2	3	A	F	O	ADR	PRESCRIPCIÓN	H	D	E	N.° CERT
						9.2.2.3	Desconectador de baterías				
H.6						9.2.2.3.1	¿Existe un interruptor lo más próximo posible a la batería que permita cortar los circuitos eléctricos?		B		
H.6a						9.2.2.3.1	Si se utiliza un interruptor monopolar, ¿está colocado en el cable de alimentación y no en el cable de tierra?*.		B		
H.7						9.2.2.3.2	¿Existe en la cabina de conducción un dispositivo de mando para la abertura y cierre del interruptor anterior?		O		
H.8						9.2.2.3.2	¿Es el dispositivo anterior de fácil acceso para el conductor y está claramente señalado?		B		
H.9						9.2.2.3.2	¿Está equipado el dispositivo anterior, bien de una tapa de protección, de un mando de movimiento complejo, o de cualquier otro dispositivo que evite su puesta en funcionamiento involuntaria?		B		
H.10						9.2.2.3.2	Si hay dispositivos de mando adicionales, ¿están claramente identificados por una señal y protegidos contra una maniobra intempestiva?		O		
H.11						9.2.2.3.2	Si el o los dispositivos de mando se accionan eléctricamente, ¿cumplen sus circuitos con las prescripciones técnicas de los circuitos con alimentación permanente?		B		
H.12						9.2.2.3.3	¿Está colocado el interruptor dentro de un cajetín con un grado de protección IP65 conforme a la norma CEI 529?		B		
H.13						9.2.2.3.4	¿Tienen las conexiones eléctricas en el interruptor un grado de protección IP54? Lo anterior no será exigible si las conexiones se albergan en un cofre, que podrá ser el cofre de las baterías, bastando en tal caso proteger estas conexiones contra los cortocircuitos por medio, por ejemplo, de una tapa de goma.		B		
						9.2.2.4	Baterías				
H.14						9.2.2.4	¿Están los bornes de las baterías aislados eléctricamente o cubiertos por la tapa del cofre de la batería? Si las baterías estuvieran situadas en otra parte que no fuera bajo el capó del motor, deberán estar fijas en un cofre de baterías ventilado.		B		
						9.2.2.5	Circuitos con alimentación permanente				
H.15						9.2.2.5.1	¿Tienen las partes de la instalación eléctrica, incluyendo los cables, que deberán permanecer en tensión cuando el desconectado de baterías esté abierto, las características apropiadas para su utilización en una zona peligrosa? Este equipamiento deberá satisfacer las disposiciones generales de la norma CEI 60079, partes 0 y 14, y las disposiciones adicionales aplicables de la norma CEI 60079, partes 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15 ó 18. Para la aplicación de la norma CEI 60079, parte 14, se deberá aplicar la siguiente clasificación: El equipamiento eléctrico permanentemente en tensión, incluyendo los cables, que no esté sujeto a las disposiciones de los 9.2.2.3 y 9.2.2.4 deberá cumplimentar las disposiciones aplicables a la zona 1 para el equipamiento eléctrico en general o las disposiciones aplicables a la zona 2 para el equipamiento eléctrico ubicado en la cabina del conductor. Deberá responder a las disposiciones aplicables al grupo de explosión IIC, clase de temperatura T6. No obstante, para el equipo eléctrico sometido a tensión permanente situado en un medio ambiente en el que la temperatura engendrada por el material no eléctrico situado en ese mismo medio ambiente sobrepase los límites de temperatura T6, la clase de temperatura del equipo eléctrico sometido a tensión permanente deberá ser al menos la de la clase T4. NOTA: En vehículos matriculados o puestos en servicio antes del 1 de enero de 2003, se admitirán tacógrafos alimentados mediante una barrera de seguridad conectada directamente a la batería que respondan a las disposiciones aplicables al grupo de explosión IIB o IIC, sin requisitos específicos de clase de temperatura. En el caso de que el tacógrafo o la barrera de seguridad sean del grupo de explosión IIB, se hará constar en el apartado observaciones del nuevo certificado lo siguiente: «Este vehículo no puede transportar las siguientes materias: UN 1049 Hidrógeno comprimido; UN 1966 Hidrógeno líquido refrigerado; UN 1001 Acetileno disuelto; UN 1131 Disulfuro de carbono, así como cualquier otra materia del grupo de explosión IIC».		C		
H.16						9.2.2.5.1	Los cables de alimentación del equipamiento eléctrico permanentemente en tensión ¿son conformes con las disposiciones de la norma CEI 60079, parte 7 («Seguridad aumentada») y están protegidos por un fusible o un desconectador automático colocado lo más cerca posible a la fuente de tensión?, o bien, en el caso de un equipamiento «intrínsecamente seguro», ¿están protegidos por una barrera de seguridad colocada lo más cerca posible a la fuente de tensión?		C		
H.17						9.2.2.5.2	¿Están protegidas contra una sobrecarga, por un medio apropiado tal como un fusible, un cortacircuito o un dispositivo de seguridad (limitador de corriente) las conexiones en derivación en el desconectador de baterías para el equipamiento eléctrico que deba permanecer bajo tensión, cuando se abra el desconectador de baterías?		B		
						9.2.2.6	Disposiciones aplicables a la parte de la instalación eléctrica colocada en la parte posterior de la cabina de conducción.				
H.18						9.2.2.6	¿Está diseñado, ejecutado y protegido de modo que no pueda provocar inflamaciones ni cortocircuitos, en las condiciones normales de utilización de los vehículos, el conjunto de la instalación eléctrica colocada en la parte posterior de la cabina de conducción?		B		
H.19						9.2.2.6	¿Están reducidos al mínimo los riesgos anteriores en caso de choque o deformación?		B		
H.20						9.2.2.6.1	¿Están protegidas las canalizaciones situadas en la parte posterior de la cabina de conducción contra los choques, la abrasión y el rozamiento durante la utilización normal del vehículo? No obstante, los cables sensores de los dispositivos de frenado antibloqueo no necesitarán una protección suplementaria.		B		
H.21						9.2.2.6.2	No se utilizarán nunca lámparas con casquillo a rosca. ¿Se cumple la prescripción?		B		
H.22						9.2.2.6.3	¿Son conformes con el grado de protección IP54 según la norma CEI 529 los conectadores eléctricos entre los vehículos a motor y los remolques?		B		
H.23						9.2.2.6.3	¿Están los anteriores conectadores diseñados de forma que se impida cualquier desconexión accidental? En las normas ISO 12 098: 2004 e ISO 7638: 1997 se dan ejemplos de conectadores apropiados. NOTA: En vehículos matriculados o puestos en servicio a partir del 1 de abril de 2012 los conectadores eléctricos deben ser conformes con las normas ISO 12098: 2004 e ISO 7638:2003 según corresponda.		B		
						9.2.3	Equipamiento de frenado				
						9.2.3.1	Disposiciones generales				
H.24						9.2.3.1.1	¿Satisface el vehículo todas las disposiciones técnicas pertinentes del Reglamento ECE N.° 13 o de la Directiva 71/320/CEE, de acuerdo con las fechas de aplicación que figuran en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio?		D		
						9.2.3.1.2	Dispositivo de frenado antibloqueo				

PT	2	3	A	F	O	ADR	PRESCRIPCIÓN	H	D	E	N.° CERT
H.25						9.2.3.1.2	a) En el caso de un vehículo N3 cuya MTMA supere los 16.000 kg, esté o no esté autorizado para la tracción de un remolque O_4, ¿está equipado de un dispositivo de frenado antibloqueo (ABS) de la categoría 1, sea cual sea su fecha de matriculación? b) En el caso de un vehículo de la categoría O_4 ¿está equipado de ABS de la categoría A, si está matriculado con posterioridad al 30-6-1995? c) En el caso de un vehículo de la categoría O_4 ¿está equipado de ABS, si está matriculado con anterioridad al 30-6-1995? d) En el caso de un vehículo N_2 ó N_3 cuya MTMA no supere los 16.000 kg, que está autorizado para la tracción de un remolque O_4, sea cual sea su fecha de matriculación ¿está equipado de ABS de la categoría 1? e) En el caso de un vehículo N_2 ó N_3 cuya MTMA no supere los 16.000 kg, que no está autorizado para la tracción de un remolque O_4 , matriculado con posterioridad al 31-3-2002 ¿está equipado de ABS de la categoría 1? f) En el caso de un vehículo O_3 que esté matriculado con posterioridad al 31-3-2002 ¿está equipado de ABS de la categoría A? Nota: • Las categorías 1 ó A del ABS conforme con las disposiciones técnicas del Reglamento ECE n.° 13 Anexo 13. • Los dispositivos ABS conforme con las disposiciones técnicas del Reglamento ECE n.° 13 o de la Directiva 71/320/CEE. Se entiende por: • N_3: vehículos de motor diseñados y fabricados para transporte de mercancías cuya MTMA o MMTA, según el caso, en la tarjeta ITV sea superior a 12.000 kg. • N_2: vehículos de motor diseñados y fabricados para transporte de mercancías cuya MTMA o MMTA, según el caso, en la tarjeta ITV sea superior a 3.500 kg y no supere los 12.000 kg. • O_4: remolques cuya MTMA o MMTA, según el caso, en la tarjeta ITV sea superior a 10.000 kg. Cuando se trate de semirremolques o remolques de eje central, el MTMA considerado será la suma del MTMA de todos los ejes. • O_3: remolques cuya MTMA o MMTA, según el caso, en la tarjeta ITV sea superior a 3.500 kg y no supere los 10.000 kg. Cuando se trate de semirremolques o remolques de eje central, el MTMA considerado será la suma del MTMA de todos los ejes.		E		
						9.2.3.1.2	Dispositivo de frenado de resistencia				
H.26						9.2.3.1.2	a) En el caso de un vehículo N_3 cuya MTMA supere los 16.000 kg ¿está equipado con un dispositivo de frenado de resistencia (ralentizador) que supere el ensayo del tipo IIA, sea cual sea su fecha de matriculación?		E#		
							b) En el caso de un N_2 ó N_3 que esté autorizado para la tracción de un remolque O_4 ¿está equipado de ralentizador tipo IIA, sea cual sea su fecha de matriculación? Nota: El dispositivo de frenado de resistencia (ralentizador) debe cumplir las disposiciones técnicas del Reglamento ECE N.° 13, Anexo 5.				
						9.2.3.2	Frenos de emergencia de los remolques				
H.27						9.2.3.2.1	En el caso de un remolque cuya masa máxima no supere los 3.500 kg, ¿está equipado con un sistema de frenado que frene automáticamente el remolque hasta pararlo si se separa del vehículo tractor cuando está circulando? Nota: Véase apartado 2.4.1 del Anexo 5 del Reglamento ECE N.° 13.				
H.28						9.2.3.2.2	(SIN CONTENIDO)				
						9.2.4	Prevención de los riesgos de incendio				
						9.2.4.2	Cabina				
H.29						9.2.4.2	En el caso en que la cabina no esté construida con materiales difícilmente inflamables, ¿dispone en la parte posterior de la cabina de una defensa metálica o de otro material apropiado, de una anchura igual a la de la cisterna?		B		
H.30						9.2.4.2	¿Están todas las ventanas en la parte posterior de la cabina, o de la defensa, cerradas herméticamente?		B		
H.31						9.2.4.2	¿Son las ventanas de la prescripción anterior de vidrio de seguridad resistente al fuego y cercos ignífugos?		F		
H.32						9.2.4.2	¿Existe entre la cisterna y la cabina o la defensa un espacio libre mínimo de 15 cm?		B		
						9.2.4.3	Depósitos de carburante				
H.33						9.2.4.3	En caso de fuga en los depósitos de carburante para la alimentación del motor del vehículo, ¿fluye al suelo el carburante sin entrar en contacto con las partes calientes del vehículo ni de la carga?		A		
H.34						9.2.4.3	Los depósitos de carburante, para la alimentación del motor del vehículo, que contengan gasolina, ¿están equipados con un dispositivo cortallamas eficaz que se adapte a la boca de llenado o con un dispositivo que permita mantener la boca de llenado herméticamente cerrada?		A		
						9.2.4.4	Motor				
H.35						9.2.4.4	¿Está el motor que arrastra al vehículo equipado y ubicado de modo que evite cualquier peligro para el cargamento a consecuencia de un recalentamiento o de inflamación?		B		
H.36						9.2.4.4	En el caso de los vehículos EX/II y EX/III, ¿es el motor del vehículo de encendido por compresión?		G		
						9.2.4.5	Dispositivo de escape				
H.37						9.2.4.5	El dispositivo de escape, incluyendo los tubos de escape, ¿están dirigidos o protegidos de manera que eviten cualquier peligro para el cargamento a consecuencia de recalentamiento o de inflamación?		B		
H.38						9.2.4.5	Las partes del escape que se encuentren directamente debajo del depósito de carburante (diesel), ¿se hallan a una distancia mínima de 100 mm o están protegidas por una pantalla térmica? (Reglamento CEPE/ONU/105: El dispositivo de escape de los vehículos EX/II y EX/III deberá estar construido y situado de tal forma que cualquier sobrecalentamiento no suponga un peligro para la carga por aumento de la temperatura por encima de 80° C en la superficie interior del compartimento de carga.)		B		
						9.2.4.6	Freno de resistencia del vehículo				
H.39						9.2.4.6	En el caso de un vehículo equipado con un dispositivo de frenado de resistencia que emita temperaturas elevadas, situado detrás de la pared posterior de la cabina, ¿está provisto de un aislamiento térmico entre el dispositivo y la cisterna o el cargamento, fijado de modo sólido y colocado de tal manera que permita evitar cualquier recalentamiento, aunque sea limitado, de la pared de la cisterna o el cargamento?		B		
H.40						9.2.4.6	El aislamiento de la prescripción anterior, ¿protege al dispositivo contra las fugas o derrames, incluso accidentales, del producto transportado? Se considerará satisfactoria una protección que tenga, por ejemplo, una capota con pared doble.		B		
						9.2.4.7	Calefacciones a combustión				
H.41						9.2.4.7.1	Las calefacciones a combustión ¿cumplen las disposiciones técnicas pertinentes del Reglamento ECE N.° 122? *		A		
H.42						9.2.4.7.2	¿Están las calefacciones a combustión y sus conductos de escape de gases diseñados, ubicados y protegidos o recubiertos de modo que se prevenga cualquier riesgo inaceptable de recalentamiento o de inflamación de la carga?* Se considerará que se cumple con esta disposición si el depósito y el sistema de escape del aparato cumplen con disposiciones análogas a las prescritas para los depósitos de carburante y los dispositivos de escape de los vehículos en las 9.2.4.3 y 9.2.4.5 respectivamente.		A		

PT	2	3	A	F	O	ADR	PRESCRIPCIÓN	H	D	E	N.° CERT
H.43						9.2.4.7.3	¿Está asegurado el corte de las calefacciones a combustión al menos por los métodos siguientes?:* a) corte manual a voluntad desde la cabina del conductor; b) parada del motor del vehículo; en este caso, el aparato de calefacción se podrá volver a poner en marcha manualmente por el conductor; c puesta en marcha de una bomba de alimentación en el vehículo a motor para las mercancías peligrosas transportadas.		A		
H.44						9.2.4.7.4	¿Ha sido comprobado que el cambiador de calor resiste un ciclo de marcha residual reducido de 40 segundos para su período de utilización normal?* Se autorizará una marcha residual después de que los dispositivos de calefacción complementarios se hayan cortado. En lo que concierne a los métodos de los 9.2.4.7.3 b) y c), la alimentación de aire de la combustión se deberá interrumpir por medidas apropiadas después de un ciclo de marcha residual de un máximo de 40 segundos. Solamente se deberán utilizar aquellos dispositivos de calefacción a combustión para los que se haya probado que el cambiador de calor resiste un ciclo de marcha residual reducido de 40 segundos para su período de utilización normal.		A		
H.45						9.2.4.7.5	¿Se pone en marcha manualmente la calefacción de combustión? * Están prohibidos los dispositivos de programación.		A		
H.46						9.2.4.7.6	No se autorizarán las calefacciones a combustión de carburantes gaseosos. ¿Se cumple la prescripción?		A		
						9.2.5	Dispositivo de limitación de velocidad				
H.47						9.2.5	En el caso de un vehículo a motor (portador o tractor para semirremolques) con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, ¿está equipado con un dispositivo de limitación de velocidad conforme a las disposiciones técnicas del Reglamento ECE N.° 89, modificado?*		D		
H.48						9.2.5	¿Está el dispositivo regulado de tal manera que la velocidad no pueda exceder de 90 km/h, teniendo en cuenta la tolerancia técnica del dispositivo?*		D		
						9.2.6	Dispositivo de enganche del remolque				
H.49						9.2.6	En el caso de un dispositivo de enganche de remolque, ¿cumple con el Reglamento ECE N.° 55 o con la Directiva 94/20/CE, en su redacción modificada, conforme a las fechas de aplicación que figuran en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio?		D		

Notas para las partes 1, J y K (véanse también las instrucciones del final de esta parte II):

– La columna D sirve para evaluar el diseño del vehículo en cuanto al cumplimiento de la prescripción y la columna E para evaluar el estado.

– En la columna D, en el caso de que la prescripción sea aplicable, sígase lo indicado en las instrucciones del final, indicando con una S si se cumple y con una N si no se cumple. Si la prescripción no es aplicable póngase un guión.

– En la columna E, indíquese con una S si se cumple y con una N si no se cumple. Si la prescripción no es aplicable póngase un guión.

– En la Columna N.° de Certificado, indíquese dicho número si es el caso.

I. DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS A VEHÍCULOS EX/II o EX/III COMPLETOS O COMPLETADOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MATERIAS Y OBJETOS EXPLOSIVOS (CLASE 1) EN BULTOS

PT	ADR	PRESCRIPCIÓN	D	E	N.° CERT
	9.3.1	Materiales a utilizar para la construcción de la caja de los vehículos			
I.1	9.3.1	En la composición de la caja, no entrarán materiales susceptibles de formar combinaciones peligrosas con las materias explosivas transportadas. ¿Se cumple la prescripción?	K		
	9.3.2	Calefacciones a combustión			
I.2	9.3.2.1	Sólo se podrán instalar calefacciones a combustión en la cabina del conductor y en el motor de los vehículos EX/II y EX/III. ¿Se cumple la prescripción?	N		
I.3	9.3.2.2	¿Satisfacen las calefacciones a combustión las disposiciones de los 9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2, 9.2.4.7.5, 9.2.4.7.6 del ADR? El interruptor de las calefacciones a combustión se podrá instalar en el exterior de la cabina del conductor. No será necesario probar que el cambiador de calor de los dispositivos de calentamiento del aire resiste a una marcha residual reducida.	I		
I.4	9.3.2.4	No se instalará en el compartimento de carga ningún depósito de carburante, ninguna fuente de energía, toma de aire de la combustión o de aire de la calefacción, así como tampoco ninguna salida de los tubos de escape necesarios para el funcionamiento de una calefacción a combustión. ¿Se cumple la prescripción?	N		
	9.3.3	Vehículos EX/II			
I.5	9.3.3	¿Está el vehículo diseñado, construido y equipado de manera que las materias y objetos explosivos estén protegidos de los riesgos exteriores y de la intemperie?	N		
I.6	9.3.3	¿Es el vehículo cubierto o entoldado? El toldo debe ser resistente al desgarramiento y estar formado por un material impermeable. Deberá ir bien tenso, de manera que cierre el vehículo por todos los lados.	N		
I.7	9.3.3	¿Es el material del toldo difícilmente inflamable? Este requisito se considerará satisfecho si, conforme al procedimiento especificado en la norma ISO 3795:1989 «Vehículos de carretera y tractores y maquinaria para agricultura y trabajos forestales — Determinación de las características de combustión de los materiales interiores», las muestras del toldo tienen una tasa de combustión que no sobrepasa 100 mm/min.	F		
I.8	9.3.3	En el caso de vehículos cubiertos, ¿están todas las aberturas del compartimiento de carga cerradas por puertas o paneles ajustados y bloqueables?	N		
I.9	9.3.3	¿Está separada la cabina del conductor del compartimento de carga por una pared continua?	N		
	9.3.4	Vehículos EX/III			
I.10	9.3.4.1	¿Está el vehículo diseñado, construido y equipado de modo que las materias y los objetos explosivos quedan protegidos de riesgos exteriores y de la intemperie?	N		
I.11	9.3.4.1	¿Es el vehículo cubierto?	N		
I.12	9.3.4.1	¿Está la cabina del conductor separada del compartimento de carga por una pared continua?	N		
I.13	9.3.4.1	¿Es continua la superficie de carga? Nota: Se pueden instalar puntos de anclaje para amarrar la carga.	N		

PT	ADR	PRESCRIPCIÓN	D	E	N.° CERT
I.14	9.3.4.1	(SIN CONTENIDO)			
I.15	9.3.4.1	¿Están todas las uniones selladas y todos los orificios pueden bloquearse?	N		
I.16	9.3.4.1	¿Se pueden bloquear todas las puertas?	N		
I.17	9.3.4.1	¿Están las puertas dispuestas y construidas de manera que las juntas queden recubiertas?	N		
I.18	9.3.4.2	¿Son los materiales de la caja resistentes al calor y a las llamas y tienen un espesor mínimo de 10 mm? Se considera que se satisface esta disposición si se utilizan materiales de la clase B-S3-d2 según la norma EN 13501-1:2002	F		
I.19	9.3.4.2	Si el material de la caja es metálico, ¿está cubierto el interior de la misma con materiales de la clase B-S3-d2 según la norma EN 13501-1:2002?	F		
	9.3.5	Compartimento de carga y motor de vehículos EX/II y EX/III			
I.20	9.3.5	¿Está el motor del vehículo colocado delante de la pared delantera del compartimento de carga?	N		
I.21	9.3.5	Si el motor del vehículo está situado bajo el compartimento de carga, ¿puede su instalación constituir un riesgo para el cargamento, provocando en la superficie interior del compartimento de carga una elevación de temperatura que esté por encima de 80 °C?	N		
	9.3.6	Fuentes externas de calor y compartimento de carga de vehículos EX/II y EX/III			
I.22	9.3.6	¿Está el sistema de escape del vehículo, u otras partes de estos vehículos completos o completados, construido y situado de modo que no pueda producir ningún recalentamiento que constituya un riesgo para el cargamento provocando, en la superficie interior del compartimento de carga, una elevación de la temperatura que esté por encima de 80 °C?	N		
	9.3.7	Equipamiento eléctrico			
I.23	9.3.7.1	La tensión nominal del circuito eléctrico no deberá ser superior a 24V. ¿Se cumple la prescripción?	N		
I.24	9.3.7.2	Si el vehículo es EX/II, ¿está en el techo y recubierta (es decir, no hay cables y bombillas desnudos) toda la iluminación ubicada en el compartimento de carga?	N		
I.25	9.3.7.2	Si el vehículo es EX/II, en el caso del grupo de compatibilidad J, ¿está la instalación eléctrica situada en el compartimento de carga protegida con un grado al menos IP65 (por ejemplo envoltura antideflagrante EEx d)?	H		
I.26	9.3.7.2	Si el vehículo es EX/II, ¿están los equipos eléctricos accesibles desde el interior del compartimento de carga suficientemente protegidos contra los choques mecánicos del interior?	N		
I.27	9.3.7.3	Si el vehículo es EX/III, ¿la instalación eléctrica cumple con las disposiciones pertinentes de los puntos 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4, 9.2.2.5.2 y 9.2.2.6 del ADR?	I		
I.28	9.3.7.3	Si el vehículo es EX/III, ¿está protegida contra el polvo (grado mínimo de protección IP54 o equivalente) la instalación eléctrica ubicada en el compartimento de carga?	N		
I.29	9.3.7.3	Si el vehículo es EX/III, en el caso del grupo de compatibilidad J, ¿está la instalación eléctrica situada en el compartimento de carga protegida con un grado al menos IP65 (por ejemplo envoltura antideflagrante EEx d)?	H		

J. DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS A VEHÍCULOS CISTERNA (CISTERNAS FIJAS) VEHÍCULOS BATERÍA Y VEHÍCULOS COMPLETOS O COMPLETADOS UTILIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN CISTERNAS DESMONTABLES CON CAPACIDAD SUPERIOR A 1 METRO CÚBICO O CONTENEDORES CISTERNA, CISTERNAS PORTÁTILES O CGEM DE UNA CAPACIDAD SUPERIORA 3 METROS CÚBICOS (VEHÍCULOS EX/III, FL, OX Y AT)

PT	ADR	PRESCRIPCIÓN	D	E	N.° CERT
	9.7.2	Disposiciones relativas a las cisternas			
J.1	9.7.2.1	En el caso de cisternas fijas metálicas, ¿cumplen con las disposiciones del capítulo 6.8 del ADR?	N		
J.2	9.7.2.2	En el caso de los elementos de los vehículos batería, ¿cumplen con las disposiciones pertinentes del capítulo 6.2 del ADR cuando se trate de botellas, tubos, bidones a presión y bloques de botellas y cuando se trate de cisternas con las disposiciones del capítulo 6.8 del ADR?	N		
J.3	9.7.2.4	En el caso de las cisternas fijas de plástico reforzado, ¿cumplen con las disposiciones del capítulo 6.9 del ADR?	N		
J.4	9.7.2.5	En el caso de las cisternas fijas de residuos que operan al vacío ¿cumplen con las disposiciones del capítulo 6.10 del ADR?	N		
	9.7.3	Medios de fijación			
J.5	9.7.3	En caso de vehículos cisterna, vehículos batería y vehículos portadores de cisternas desmontables, ¿están diseñados los medios de fijación para resistir las solicitaciones estáticas y dinámicas en condiciones normales de transporte, así como las tensiones mínimas tal como se definen en los puntos 6.8.2.1.2, 6.8.2.1.11 a 6.8.2.1.13, 6.8.2.1.15 y 6.8.2.1.16 del ADR?	I		
	9.7.4	Puesta a tierra de vehículos FL			
J.6	9.7.4	En el caso de las cisternas metálicas o de material plástico reforzado con fibras de vehículos cisterna FL y los elementos de los vehículos batería FL, ¿están unidas la cisterna o elementos de la batería al chasis del vehículo mediante al menos una buena conexión eléctrica?	N		
J.7	9.7.4	¿Se ha evitado todo contacto metálico que pueda provocar una corrosión electroquímica?	N		
	9.7.5	Estabilidad de los vehículos cisterna.			
J.8	9.7.5.1	En el caso de vehículos cisterna, ¿es el ancho total de la superficie de apoyo en la calzada (distancia que hay entre los puntos de contacto exteriores de los neumáticos derecho e izquierdo de un mismo eje con la calzada) como mínimo igual al 90% de la altura desde el centro de gravedad del vehículo cargado?	I		
J.9	9.7.5.1	Para los vehículos articulados, el peso sobre los ejes de la unidad portadora del semirremolque no deberá sobrepasar el 60% del peso total nominal, cargado, del conjunto del vehículo articulado. ¿Se cumple la prescripción?	I		
J.10	9.7.5.2	Adicionalmente, en el caso de vehículos cisterna con cisternas fijas de capacidad superior a 3 m^3 destinados al transporte de mercancías peligrosas en estado líquido o fundido y probadas con una presión de menos de 4 bar, ¿cumplen con las disposiciones técnicas del Reglamento ECE N.° 111 relativas a la estabilidad lateral? Estas disposiciones son aplicables a los vehículos cisterna matriculados por primera vez a partir del 1 de julio de 2003.	L		
	9.7.6	Protección posterior de los vehículos			
J.11	9.7.6	¿Está la parte trasera del vehículo dotada, en todo el ancho de la cisterna, de un parachoques suficientemente resistente a los impactos traseros?	N		
J.12	9.7.6	¿Existe, entre la pared posterior de la cisterna y la parte posterior del parachoques, una distancia mínima de 100 mm.? Esta distancia se medirá referenciada al punto de la pared de la cisterna más posterior o a los accesorios más salientes en contacto con la materia transportada. Los vehículos con depósitos basculantes para el transporte de materias pulverulentas o granulares y las cisternas de residuos que operen al vacío con depósitos basculantes y de descarga por detrás, no tienen necesidad de llevar parachoques si los equipamientos posteriores de los depósitos disponen de un medio de protección que proteja los depósitos del mismo modo que un parachoques. Nota 1: Esta disposición no se aplicará a los vehículos utilizados en el transporte de materias peligrosas en contenedores-cisterna, en cisternas portátiles o CGEM.	N		
	9.7.7	Calefacciones a combustión			

PT	ADR	PRESCRIPCIÓN	D	E	N.° CERT
J.13	9.7.7.1	¿Satisfacen las calefacciones a combustión las disposiciones de los 9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2, 9.2.4.7.5, 9.2.4.7.6 y las siguientes?: a) El interruptor se podrá instalar en el exterior de la cabina del conductor; b) El aparato se podrá desconectar desde el exterior del compartimento de carga; c) No será necesario probar que el cambiador de calor de los dispositivos de calentamiento del aire resiste a una marcha residual reducida.	I		
J.14	9.7.7.1	Para la prescripción anterior, en el caso de vehículos FL, ¿satisfacen las calefacciones a combustión las disposiciones de los puntos 9.2.4.7.3 y 9.2.4.7.4 del ADR?	I		
J.15	9.7.7.2	Si el vehículo estuviera destinado al transporte de mercancías peligrosas para las que se prescribe una etiqueta conforme a los modelos N.os 1.5, 3, 4.1, 4.3, 5.1 ó 5.2, no se deberá instalar en el compartimento de carga ningún depósito de carburante, ninguna fuente de energía, toma de aire de la combustión o del aire de la calefacción, como tampoco ninguna salida de tubos de escape necesarios para el funcionamiento de una calefacción a combustión. ¿Se cumple la prescripción?	N		
J.16	9.7.7.2	¿Se está seguro que la entrada de aire caliente no puede ser obstruida por el cargamento? La temperatura que pueda soportar el cargamento no deberá sobrepasar los 50°C.	N		
J.17	9.7.7.2	¿Están los aparatos de calefacción instalados dentro de la cisterna diseñados de forma que impidan la inflamación de una atmósfera explosiva en condiciones de explotación?	H		
	9.7.8	Equipamiento eléctrico			
J.18	9.7.8.1	En el caso de vehículos FL que deben tener una aprobación según el punto 9.1.2 del ADR, ¿satisface la instalación eléctrica del vehículo completo o completado, incluida la cisterna, las disposiciones de los puntos 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4 y 9.2.2.6 del ADR? Nota: Para disposiciones transitorias véase también el punto 1.6.5 del ADR	N		
J.19	9.7.8.1	En el caso de vehículos FL que deben tener una aprobación según el punto 9.1.2 del ADR, ¿satisface la instalación eléctrica del vehículo completo o completado, incluida la cisterna, las disposiciones del punto 9.2.2.5.1 del ADR? Nota: Para disposiciones transitorias véase también el punto 1.6.5 del ADR	H		
J.20	9.7.8.1	Cualquier instalación eléctrica añadida o modificada deberá estar de acuerdo con las disposiciones aplicables al material eléctrico del grupo y de la clase de temperatura pertinentes, conforme a las materias a transportar. ¿Se cumple la prescripción? Nota: Para disposiciones transitorias véase también el punto 1.6.5 del ADR	H		
J.21	9.7.8.2	En el caso de vehículos FL, el equipamiento eléctrico instalado en aquellas zonas en que exista o pueda existir una atmósfera explosiva en una proporción tal que sean necesarias precauciones especiales, ¿es de las características apropiadas para la utilización en zona peligrosa? Este equipamiento deberá cumplir con las disposiciones generales de la norma CEI 60079 partes 0 y 14, y con las disposiciones adicionales aplicables de la norma CEI 60079 partes 1, 2, 5, 6, 7, 11 ó 18. Deberá satisfacer las disposiciones aplicables al material eléctrico del grupo y clase de temperatura pertinentes, de acuerdo con las materias a transportar. Para la aplicación de la norma CEI 60079 parte 14, se deberá aplicar la siguiente clasificación: ZONA 0 Interior de los compartimentos de cisternas, accesorios de llenado y vaciado, y tuberías de recuperación de vapores. ZONA 1 Interior de armarios de protección para el equipamiento utilizado para el llenado y vaciado, y zona situada a menos de 0,5 m de los dispositivos de aireación y válvulas de descompresión.	H		
J.22	9.7.8.3	El equipamiento eléctrico permanentemente bajo tensión, incluyendo los cables, situado fuera de las zonas 0 y 1, ¿cumplen las disposiciones que se aplican a la zona 1 para el equipamiento eléctrico en general o las disposiciones aplicables a la zona 2 de acuerdo con la IEC 60079 parte 14 para el equipamiento eléctrico situado en la cabina del conductor? Deberá satisfacer las disposiciones aplicables al material eléctrico del grupo pertinente de acuerdo con las materias a transportar.	H		

K. DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS A LAS MEMU

PT	ADR	PRESCRIPCIÓN	D	E	N.° CERT
	9.8.2	Disposiciones relativas a las cisternas o contenedores para granel			
K.1	9.8.2	Las cisternas, los contenedores para granel y los compartimentos especiales destinados a los bultos de explosivos, ¿cumplen con las disposiciones del capítulo 6.12 del ADR?	N		
	9.8.3	Puesta a tierra de las MEMU			
K.2	9.8.3	Las cisternas, los contenedores para granel, y los compartimentos especiales destinados a bultos de explosivos, de metal o de materia plástica reforzada con fibras, ¿están unidos al chasis del vehículo por medio de una buena conexión eléctrica?	N		
K.3	9.8.3	¿Se ha evitado cualquier contacto metálico que pueda causar corrosión o una reacción electroquímica con las mercancías peligrosas transportadas?	N		
	9.8.4	Estabilidad de las MEMU.			
K.4	9.8.4	¿Es el ancho total de la superficie de apoyo en la calzada (distancia que hay entre los puntos de contacto exteriores de los neumáticos derecho e izquierdo de un mismo eje con la calzada) al menos igual al 90% de la altura desde el centro de gravedad del vehículo cargado?	I		
K.5	9.8.4	Para los vehículos articulados, la masa sobre los ejes de la unidad portante del semirremolque cargado no debe exceder del 60% de la masa en carga total nominal del vehículo articulado. ¿Se cumple la prescripción?	I		
	9.8.5	Protección posterior de las MEMU			
K.6	9.8.5	¿Está la parte trasera del vehículo dotada, en todo el ancho de la cisterna, de un parachoques suficientemente resistente a los impactos traseros?	N		
K.7	9.8.5	¿Existe, entre la pared posterior de la cisterna y la parte posterior del parachoques, una distancia mínima de 100 mm.? Esta distancia se medirá referenciada al punto de la pared de la cisterna más posterior o a los accesorios más salientes en contacto con la materia transportada. Los vehículos con tanque basculante de descarga en la parte trasera no tienen que estar equipados de protección posterior si el equipo, en la parte trasera, incluye un medio de protección que proteja al depósito de la misma manera que un parachoques. Nota: Esta disposición no se aplicará a las MEMU donde los depósitos están protegidos adecuadamente contra el impacto trasero por otros medios, por ejemplo, máquinas o tuberías que no contengan mercancías peligrosas.	N		
	9.8.6	Calefacciones a combustión			
K.8	9.8.6.1	¿Satisfacen las calefacciones a combustión las disposiciones de los 9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2, 9.2.4.7.5, 9.2.4.7.6 y las siguientes?: a) El interruptor puede ser instalado fuera de la cabina del conductor. b) El dispositivo podrá ser desconectado desde el exterior del compartimento de la MEMU. c) No es necesario demostrar que el intercambiador de calor es resistente a la reducción del ciclo.	I		
K.9	9.8.6.2	Ningún depósito de carburante, fuente de energía, toma de aire de combustión o de calefacción o salida de los tubos de escape necesarios para el funcionamiento de la calefacción a combustión deben ser instalados en los compartimentos de carga que contienen las cisternas. ¿Se cumple la prescripción?	N		
K.10	9.8.6.2	¿Se está seguro que la entrada de aire caliente no puede ser obstruida por el cargamento? La temperatura de cualquier equipo no deberá sobrepasar los 50°C.	N		
K.11	9.8.6.2	¿Están los dispositivos de calefacción instalados dentro de los compartimentos diseñados de manera que eviten la ignición de una atmósfera explosiva en condiciones de funcionamiento?	H		
	9.8.7	Disposiciones suplementarias en materia de seguridad			

PT	ADR	PRESCRIPCIÓN	D	E	N.° CERT
K.12	9.8.7.1	¿Está la MEMU equipada con extintores automáticos en el compartimento del motor?	N		
K.13	9.8.7.2	¿Está asegurada, mediante escudos térmicos de metal la protección de la carga contra los incendios de neumáticos?	N		
	9.8.8	Disposiciones suplementarias en materia de protección			
K.14	9.8.8	¿Están provistos de cerradura los equipos de fabricación de explosivos y los compartimentos especiales en las MEMU?	N		

Instrucciones:

* Las fechas de aplicación son las que figuran en el cuadro 9.2.1 del ADR.

En el certificado o informe debe hacerse constar la eficacia del dispositivo de frenado de resistencia.

A. En inspecciones iniciales, si la prescripción no está incluida en la homologación ADR, debe aportarse certificado del fabricante del vehículo o de un organismo de control acreditado. En inspecciones periódicas, es suficiente con el criterio del organismo de control que inspecciona el vehículo.

B. Si la prescripción no está incluida en la homologación ADR, es suficiente con un certificado del fabricante del vehículo o con el criterio del organismo de control que inspecciona el vehículo.

C. En las inspecciones iniciales, si la prescripción no está incluida en la homologación ADR, debe aportarse, bien por el titular de vehículo o por el fabricante del vehículo, certificado de un organismo de control acreditado. En las inspecciones periódicas, cuando se hayan producido modificaciones en estos circuitos, se aportará un certificado del taller de la rama de electricidad-electrónica, en el que se certifique que los circuitos eléctricos cumplen con la prescripción 9.2.2.5 del ADR e indicando su número de inscripción en el Registro Integrado Industrial, junto con un informe de un organismo de control acreditado sobre la adecuación a normas de la modificación.

D. Si la prescripción no está incluida en la homologación ADR, comprobar si el vehículo dispone de tarjeta ITV y tiene las inspecciones periódicas al corriente.

E. En las inspecciones iniciales o periódicas que realicen a vehículos EX/III, AT, FL y OX con ocasión de la emisión o renovación del certificado de aprobación ADR, para la comprobación del cumplimiento de lo establecido en este apartado, el organismo de control, o en su caso la Estación ITV autorizada por el órgano competente, debe exigir alguno de los siguientes documentos:

a) Homologación del vehículo según Directiva 98/91/CE o Reglamento CEPE/ONU 105 o informe favorable del Laboratorio oficial en el que se evalúen las discrepancias con la citada directiva o reglamento, previa autorización del centro directivo competente del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

b) Certificación del fabricante del vehículo donde se haga constar la categoría del dispositivo ABS y, en su caso, que el dispositivo ralentizador o freno motor cumple con las prescripciones del tipo IIA.

c) Certificación de un laboratorio de homologación de frenado donde se haga constar la categoría del dispositivo ABS y, en su caso, que el dispositivo ralentizador o freno motor cumplen con las prescripciones del tipo IIA, bien de origen o bien como consecuencia de una reforma de importancia.

La aportación de alguno de los documentos anteriores se hará en la primera inspección que se realice a partir del 1.° de diciembre de 2009 y que sirva para la emisión o prórroga de un certificado de aprobación ADR de vehículos EX/III, AT, FL o OX, válido con posterioridad al 31-12-2009.

A los vehículos que no presenten alguno de los documentos citados no se les podrá emitir o renovar un certificado de aprobación ADR válido con posterioridad al 31-12-2009.

Notas complementarias

I. Cuando haya intervenido el laboratorio oficial de frenado en la reforma del sistema de frenado de un vehículo, una vez hecho el informe favorable de la reforma, a su criterio, podrá emitir el certificado c) con los mismos requerimientos que los necesarios para la realización del informe.

II. El certificado c) indicará si el ABS o, en su caso, el sistema de ralentización es de origen o como consecuencia de una reforma. En este último caso, el organismo de control deberá comprobar que la reforma ha sido anotada en la tarjeta ITV.

III. Dado que los certificados b) o c) son exigibles a los vehículos desde el 1-1-95 para vehículos matriculados a partir de 1-1-93, el organismo de control considerará válidos los certificados que fueron aportados por los fabricantes o laboratorios oficiales de frenado que deben figurar en el expediente de inspección inicial del vehículo que deben estar en sus archivos o que sean aportados por el transportista, sea cual fuese el organismo de control que hubiese hecho dicha inspección inicial.

IV. Del mismo modo, los documentos que se admiten en el apartado a) pueden ser los que figuren en el expediente de inspección inicial en virtud a lo establecido para vehículos matriculados a partir del 1-7-2004.

V. Los vehículos de motor cuya MTMA no supere los 16.000 kg y además no estén autorizados para la tracción de un remolque de la categoría O_4, sea cual sea su fecha de matriculación, no deben aportar ningún documento sobre el sistema de frenado de resistencia o ralentizador, pues no están obligados a tenerlo.

VI. Cuando en el ADR o en la PT H.26 se menciona el sistema de frenado de resistencia o el ralentizador tipo IIA, debe entenderse que se trata de un sistema de frenado de resistencia (que puede ser el propio freno de escape o motor) que satisfaga el ensayo tipo IIA o tipo IIbis del Reglamento ECE 13 o Directiva 71/320/CEE.

F. En inspecciones iniciales, si la prescripción no está incluida en la homologación ADR, debe aportarse certificado de un Laboratorio acreditado para ensayos de resistencia al fuego. Este certificado puede ser sustituido por un certificado del fabricante que incluya los números de certificados de Laboratorios acreditados para ensayos de resistencia al fuego. En inspecciones periódicas, es suficiente con el criterio del organismo de control que inspecciona el vehículo.

G. Si la prescripción no está incluida en la homologación ADR, comprobar en la tarjeta ITV que el motor es Diesel.

H. En las inspecciones iniciales, debe aportarse, bien por el titular de vehículo o por el fabricante del vehículo completo o completado, certificado de un organismo de control acreditado. En las inspecciones periódicas, cuando se hayan producido modificaciones en estos circuitos, se aportará un certificado del taller de la rama de electricidad-electrónica, en el que se certifique que los circuitos eléctricos cumplen con la prescripción 9.2.2.5 del ADR e indicando su número de inscripción en el Registro Especial de Talleres de Reparación a Automóviles, junto con un informe de un organismo de control acreditado sobre la adecuación a normas de la modificación.

I. En inspecciones iniciales, debe aportarse certificado de un organismo de control acreditado. En inspecciones periódicas, es suficiente con el criterio del organismo de control que inspecciona el vehículo.

J. (Sin contenido).

K. Debe aportarse certificado del fabricante del vehículo completo o completado.

L. Se comprobará sobre el vehículo la existencia de la marca de homologación según el Reglamento ECE 111. Si no existiese o no se encontrase, el fabricante del vehículo completo o completado debe aportar el certificado de homologación o informe H de un laboratorio designado para los ensayos del Reglamento ECE 111.

M. (Sin contenido).

N. Es suficiente con el criterio del organismo de control que inspecciona el vehículo.

O. Tanto en las inspecciones iniciales como en las periódicas, debe comprobarse que el motor del vehículo se para al accionar el dispositivo de mando. Caso contrario, debe considerarse el motor y sus circuitos eléctricos como alimentados permanentemente, aportándose un certificado del taller de la rama de electricidad-electrónica, en el que se certifique que el motor y sus circuitos eléctricos cumplen con la prescripción 9.2.2.5 del ADR e indicando su número de inscripción en el Registro Especial de Talleres de Reparación a Automóviles o Registro Integrado Industrial, junto con un informe de un organismo de control acreditado sobre la adecuación a normas de la modificación. Adicionalmente, se hará constar los circuitos de alimentación del motor como circuitos con alimentación permanente en el apartado G de la parte I. En caso negativo se rechazará el vehículo.

§ 24

Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 243, de 10 de octubre de 2003
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2003-18743

El artículo 7.8 del Real Decreto 1475/2000, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, establece que depende de la Subsecretaría de este ministerio la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas.

El Real Decreto 2619/1981, de 19 de junio, creó la Comisión interministerial de coordinación del transporte de mercancías peligrosas. Asimismo, este real decreto determinó las competencias en la materia de los distintos departamentos ministeriales, derogando el Decreto 2674/1973, de 19 de octubre. Posteriormente, la composición de esta comisión fue modificada por la Orden del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 8 de septiembre de 1983, con fundamento en la autorización contenida en el artículo 7 del real decreto citado.

La necesidad de adecuar la comisión a diversas reformas administrativas introducidas en los años siguientes llevó a la aprobación del vigente Real Decreto 1952/1995, de 1 de diciembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión de coordinación de dicho transporte.

Las reestructuraciones de los departamentos ministeriales realizadas en 1996 y 2000 han producido sustanciales modificaciones en la estructura y funciones de la Administración General del Estado y, por ende, en la composición real del Pleno y de la Comisión Permanente de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas. Es, pues, conveniente que los cambios operados en la práctica tengan reflejo normativo.

Por otra parte, igualmente es conveniente que queden adecuadamente enunciadas en la norma que regula la comisión las competencias de todos sus ministerios integrantes. Tales competencias se han visto afectadas, en el tiempo de vigencia del Real Decreto 1952/1995, no sólo por normas de organización, sino también por nuevas normas sustantivas, que en mayor o menor medida han afectado a la regulación de las mercancías peligrosas y su transporte, como el nuevo Reglamento de Explosivos, aprobado por el Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero, o el Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o por vía navegable.

Finalmente, se estima necesario dar una nueva regulación a las funciones de apoyo técnico y administrativo de la comisión, para lo cual, en primer lugar, se simplifica la

estructura orgánica de ésta, que pasa a estar integrada únicamente por dos órganos –el Pleno y la Comisión Permanente– y, consecuentemente, el Gabinete de Ordenación y Coordinación es una unidad administrativa, dependiente de la Secretaría Técnica de Transportes, a la que corresponde actuar como unidad de gestión y de apoyo técnico y administrativo de la comisión.

Lo anteriormente indicado obliga a sustituir el citado Real Decreto 1952/1995, de 1 de diciembre, con la finalidad de determinar las competencias actuales de las autoridades de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas, así como actualizar la organización y funcionamiento de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas, siempre de acuerdo con el marco institucional regulador de las relaciones entre las diversas Administraciones públicas.

Este real decreto ha sido informado favorablemente por la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento, de Asuntos Exteriores, de Defensa, del Interior, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo, de Medio Ambiente, de Economía y de Ciencia y Tecnología, con la aprobación previa de la Ministra de Administraciones Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 3 de octubre de 2003,

DISPONGO:

Artículo 1. *Departamentos ministeriales competentes.*

En los acuerdos y normas internacionales referentes al transporte de mercancías peligrosas en los que España sea parte, y en los reglamentos nacionales sobre los diferentes modos de transporte de dichas mercancías, la expresión «autoridad competente» se entenderá referida, en el ámbito de la Administración General del Estado, a los siguientes departamentos ministeriales:

a) El Ministerio de Asuntos Exteriores, en lo que se refiere:

1.º A la autorización para el tránsito de explosivos por el territorio nacional, así como por las aguas y el espacio aéreo en que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Explosivos, aprobado por el Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero.

2.º Al ejercicio de la representación de España ante organismos internacionales en materia de transporte de mercancías peligrosas, en coordinación con los demás departamentos ministeriales competentes, y a la acreditación de los representantes españoles ante los citados organismos.

3.º A la tramitación de cualquier modificación del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), del Acuerdo Europeo sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR) y del Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas (RID), apéndice B del Convenio internacional relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), así como de cualesquiera otros acuerdos relacionados con ellos.

b) El Ministerio del Interior, en lo que concierne:

1.º A la normativa de tráfico y circulación de vehículos, conducción y acompañamiento, formación y declaración de aptitud de conductores y expedición de las correspondientes autorizaciones administrativas que habilitan para la conducción de vehículos que transportan mercancías peligrosas.

2.º Al uso de las infraestructuras de la red viaria y carreteras, con la fijación de itinerarios si fuese necesario, por donde discurra el transporte de mercancías peligrosas, coordinándolos previamente con los organismos competentes en materia de tráfico en el ámbito de las comunidades autónomas que tienen asumida esta competencia.

3.º Al control y vigilancia, sin perjuicio de los que en materia de sus respectivas competencias realicen los departamentos a que se hace referencia en este artículo y, en general, en todo lo referente a la seguridad de la circulación vial.

4.º A la preparación de normas o directrices que tengan por objeto la previsión, prevención, planificación y actuación en emergencias en casos de accidente, así como, en su caso, la coordinación y apoyo en las actuaciones en emergencias.

5.º A todo aquello que las disposiciones vigentes encomiendan a este ministerio.

c) El Ministerio de Fomento, en lo que se refiere:

1.º A la ordenación del transporte de mercancías peligrosas, la normativa sobre la documentación o carta de porte y sobre distintivos, etiquetas y paneles, estiba y acondicionamiento de la carga, así como el control y vigilancia de su cumplimiento en coordinación con el Ministerio del Interior; en materia de autorizaciones para dedicarse a efectuar transporte.

2.º A los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas.

3.º Al uso de las infraestructuras a cargo del departamento por donde discurra el transporte de mercancías peligrosas.

4.º Al almacenamiento, carga y descarga en la zona de servicios de los puertos y aeropuertos.

5.º A las aprobaciones y dispensas en materia de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y marítima, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento nacional sobre el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, en la normativa que regula el transporte aéreo internacional y en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) de la Organización Marítima Internacional.

6.º A los efectos señalados en el capítulo 1.5 del anejo A del Acuerdo Europeo sobre transportes de mercancías peligrosas por carretera (ADR), para convenir con las autoridades competentes de las partes contratantes las correspondientes excepciones temporales a los anejos del mencionado acuerdo, para autorizar determinadas operaciones de transporte y para efectuar las excepciones respecto del capítulo citado en el ámbito nacional.

7.º A los efectos señalados en el artículo 5. 2 de la reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional por ferrocarril de mercancías (CIM), del apéndice B del Convenio internacional relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF).

8.º A todo aquello que las disposiciones vigentes encomiendan a este ministerio.

d) El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en lo relativo:

1.º A las condiciones en que se efectúe el transporte y circulación de productos y materias de origen animal, de materias contumaces, repugnantes o que puedan considerarse peligrosas para la sanidad animal, de productos zoosanitarios, salvo los medicamentos veterinarios, y de piensos, mezclas, aditivos, materias primas y sustancias y productos empleados en la alimentación animal.

2.º A los productos fitosanitarios, fertilizantes y otros medios de producción agrícola considerados peligrosos.

e) El Ministerio de Sanidad y Consumo, en lo que se refiere:

1.º A la determinación de las mercancías que, considerándose peligrosas para la salud humana, no se hallen incluidas en reglamentos específicos.

2.º A la normativa sobre clasificación, envasado y etiquetado de sustancias y preparados peligrosos.

f) El Ministerio de Medio Ambiente, en lo que concierne a la determinación de las mercancías que, considerándose peligrosas para el medio ambiente, no se hallen incluidas en reglamentos específicos.

g) El Ministerio de Economía, respecto de las condiciones en que se efectúe el transporte y circulación de los hidrocarburos, explosivos, cartuchería y pirotecnia y materias y productos radiactivos que, considerándose peligrosos por motivos de seguridad, no se hallen incluidos en reglamentos específicos.

h) El Ministerio de Ciencia y Tecnología, en lo que se refiere:

1.º A la determinación de las mercancías que, considerándose peligrosas por motivos de seguridad, no se hallen incluidas en reglamentos específicos y no sean competencia explícita de otros departamentos.

2.º A la fijación de las características de las unidades dedicadas al transporte de mercancías peligrosas, previo informe favorable del Ministerio de Fomento, en lo que afecte a la ordenación del transporte de mercancías peligrosas.

3.º A la normativa técnica sobre la inspección de vehículos y unidades de transporte y sobre carga y descarga.

4.º A las certificaciones internacionales de autorización especial de unidades de transporte en los modos terrestre, marítimo y aéreo.

5.º A la normativa técnica para la aprobación de tipo y asignación de contraseñas correspondientes para el registro de las unidades de transporte, grandes recipientes a granel, envases y embalajes.

6.º A todo aquello que las disposiciones vigentes encomiendan a este ministerio.

Artículo 2. *La Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas.*

La Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas es el órgano colegiado interministerial, adscrito a la Subsecretaría de Fomento, que ejerce las funciones de coordinación de las competencias de los departamentos ministeriales recogidas en el artículo anterior en todo lo referente a dicho transporte y a la aplicación de las disposiciones vigentes reguladoras de éste, de la que deberá recabarse su informe preceptivo por parte de los distintos ministerios en relación con cualquier proyecto de norma que se elabore sobre esta materia.

La Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas es, asimismo, el órgano de enlace en las relaciones con los organismos internacionales en materia de transporte de mercancías peligrosas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de acuerdo con éste.

Artículo 3. *Funciones.*

A efectos de lo dispuesto en los artículos anteriores, corresponde a la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas el ejercicio de las siguientes funciones:

a) Estudiar y emitir informe preceptivo a las propuestas de modificación de las reglamentaciones nacionales e impulsar el procedimiento adecuado para su aprobación.

b) Estudiar y emitir informe preceptivo a las propuestas de modificación de las reglamentaciones internacionales. Cuando la propuesta provenga de la autoridad competente española, llevará a cabo las actuaciones necesarias para impulsar su aprobación.

c) Proponer al Ministerio de Asuntos Exteriores la designación de las personas que deban participar en las reuniones internacionales sobre el transporte de mercancías peligrosas.

d) Proceder a la divulgación de la legislación sobre la materia y a sus aclaraciones.

e) Fijar los criterios acerca de la información y difusión de todos aquellos aspectos relacionados con las funciones y actividades de la comisión.

f) Emitir los estudios e informes que le fueran solicitados por las autoridades competentes.

Artículo 4. *Órganos.*

Son órganos de la comisión:

a) El Pleno.
b) La Comisión Permanente.

Artículo 5. *El Pleno.*

1. El Pleno de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas estará compuesto por:

a) El Presidente, que será el Subsecretario de Fomento, si bien éste podrá delegar el ejercicio de sus funciones en uno de los Vicepresidentes designados en representación de los órganos del Ministerio de Fomento.

b) Cuatro Vicepresidentes, que serán designados por el Subsecretario de Fomento: dos de entre los vocales representantes del Ministerio de Fomento, y los dos restantes a propuesta, respectivamente, de los Ministerios del Interior y de Ciencia y Tecnología, de entre los vocales representantes de estos dos departamentos.

c) Los vocales, designados por los departamentos ministeriales siguientes:

Uno por el Ministerio de Asuntos Exteriores.

Dos por el Ministerio de Defensa, uno de la Dirección General de Política de Defensa y otro del Estado Mayor Conjunto de la Defensa.

Tres por el Ministerio del Interior, a razón de un vocal por cada uno de los siguientes órganos directivos: Dirección General de la Guardia Civil, Dirección General de Tráfico y Dirección General de Protección Civil.

Cinco por el Ministerio de Fomento, a razón de un vocal por cada uno de los siguientes órganos directivos: Dirección General de Ferrocarriles, Dirección General de Aviación Civil, Dirección General de la Marina Mercante, Dirección General de Transportes por Carretera y Secretaría Técnica de Transportes.

Uno por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Agricultura y Alimentación.

Uno por el Ministerio de Sanidad y Consumo, a través de la Dirección General de Salud Pública.

Uno por el Ministerio de Medio Ambiente.

Tres por el Ministerio de Economía, a través de la Dirección General de Política Energética y Minas.

Dos por el Ministerio de Ciencia y Tecnología, a través de la Dirección General de Política Tecnológica.

Los vocales a que se hace referencia en los párrafos anteriores deberán ser designados por los titulares de los respectivos órganos entre funcionarios con categoría de subdirector general, excepto en el caso de los vocales representantes del Ministerio de Defensa y de la Dirección General de la Guardia Civil, que, si fuesen militares, deberán ser de empleo, pertenecientes, como mínimo, a la categoría de oficiales.

d) Un vocal en representación de cada una de las comunidades autónomas y de las Ciudades de Ceuta y Melilla.

e) El Jefe del Gabinete de Ordenación y Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, también con la condición de vocal.

2. El Pleno se reunirá, como mínimo, una vez al año y, con carácter extraordinario, cuando así sea convocado por el Presidente.

Artículo 6. *La Comisión Permanente.*

1. La Comisión Permanente estará compuesta por el Presidente, los cuatro Vicepresidentes y el Jefe del Gabinete de Ordenación y Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. Además de los anteriores, y previa convocatoria del Presidente, asistirán a sus reuniones los vocales representantes de los ministerios más directamente afectados por la naturaleza de los asuntos a tratar.

2. La Comisión Permanente es el órgano competente para impartir las directrices a las que deban sujetarse en su actuación los integrantes de las representaciones de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas que participen en las reuniones internacionales sobre el transporte de mercancías peligrosas, salvo en los casos en que el Pleno recabe para sí el ejercicio de esta facultad.

Asimismo, corresponde a la Comisión Permanente el ejercicio de las funciones en materia de estudio, emisión de informes, impulso de los procedimientos, propuesta y divulgación de la legislación a que se refieren los párrafos a), b), c), d) y f) del artículo 3, sin perjuicio de que el Pleno pueda ejercerlas en aquellos casos en que lo considere conveniente.

Artículo 7. *Subcomisiones y grupos de trabajo.*

1. Tanto en el seno del Pleno como de la Comisión Permanente se podrán constituir subcomisiones para cada modo de transporte y grupos de trabajo sobre temas o materias específicas, con los siguientes cometidos:

a) Realizar los estudios y proyectos que les encomiende la comisión.
b) Informar sobre cuantos aspectos recabe de ellos la comisión.
c) Divulgar la legislación sobre el transporte de mercancías peligrosas.
d) Proponer a la comisión el análisis de algún aspecto relacionado con el transporte de mercancías peligrosas.

2. Los miembros de las subcomisiones y grupos de trabajo podrán proponer, con antelación suficiente, que se traten otros temas distintos de los ya incluidos en el orden del día de las reuniones convocadas.

Artículo 8. *El Secretario.*

El Presidente del órgano colegiado designará, de entre los vocales de la Administración General del Estado, al Secretario del Pleno y de la Comisión Permanente. Del mismo modo decidirá quién lo sustituirá temporalmente en caso de vacante, ausencia o enfermedad.

Artículo 9. *Apoyo técnico y administrativo a la comisión.*

1. La Secretaría Técnica de Transportes de la Subsecretaría de Fomento, a través del Gabinete de Ordenación y Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, se encarga de la gestión de la comisión y presta a ésta y a sus órganos el apoyo técnico y administrativo que precisen para el eficaz cumplimiento de sus funciones.
2. Corresponde al Jefe del Gabinete de Ordenación y Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas informar y proponer las medidas y resoluciones relativas a las competencias de la comisión, así como llevar a cabo sus acuerdos. Asimismo, le corresponde la dirección y coordinación de las delegaciones españolas en las reuniones internacionales en materia de transporte de mercancías peligrosas, cuando estas funciones no sean ejercidas por el Ministerio de Asuntos Exteriores.

Artículo 10. *Participación y colaboración con la comisión.*

Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán ser invitados a asistir como asesores, tanto a las sesiones del Pleno como de la Comisión Permanente y de las subcomisiones o los grupos de trabajo, representantes de cualesquiera empresas, entidades, organismos o asociaciones relacionados con el transporte de mercancías peligrosas, así como aquellas personas que por sus conocimientos sobre la materia se estimara conveniente.

Disposición adicional primera. *Régimen de funcionamiento de la comisión.*

Sin perjuicio de las particularidades previstas en este real decreto, la organización y el funcionamiento de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas se regirá por lo dispuesto en el capítulo II del título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición adicional segunda. *No incremento del gasto público.*

La aprobación de este real decreto no supondrá incremento del gasto público. La organización y funcionamiento de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas se atenderá con los medios personales y materiales de la Subsecretaría de Fomento.

Disposición adicional tercera. *Régimen singular de los transportes militares.*

El transporte de mercancías peligrosas que obedezca a actividades militares se regirá por las normas generales para dicho transporte, sin perjuicio de las particularidades que se establezcan por razón de sus fines y especiales características.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados el Real Decreto 1952/1995, de 1 de diciembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Desarrollo normativo.*

Por los Ministros de Asuntos Exteriores, de Defensa, del Interior, de Fomento, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo, de Medio Ambiente, de Economía y de Ciencia y Tecnología, se dictarán, conjunta o separadamente, según las materias de que se trate, las disposiciones que exija el desarrollo de este real decreto.

Disposición final segunda. *Modificación del artículo 1.a).3.º y c).7.º a la entrada en vigor del Protocolo 1999 del Convenio internacional relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF).*

Se autoriza a los Ministros de Asuntos Exteriores y de Fomento para modificar mediante orden conjunta la redacción de los párrafos a).3.º y c).7.º del artículo 1 de este real decreto para adecuar su tenor a la modificación del Convenio internacional relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) operada por el Protocolo 1999, hecho en Vilna el 3 de junio de 1999, una vez entre en vigor.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 25

Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 251, de 20 de octubre de 1999
Última modificación: 27 de febrero de 2014
Referencia: BOE-A-1999-20640

Esta norma pasa a denominarse **"Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable."**, según establece la disposición final 3.a) del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero. Ref. BOE-A-2014-2110.

La Directiva 96/35/CE, del Consejo, de 3 de junio, relativa a la designación y cualificación profesional de consejeros de seguridad para el transporte por carretera, por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas, exige, como medida de seguridad preventiva, que las empresas que realicen tales transportes y las que efectúen operaciones de carga o descarga a ellos vinculadas habrán de disponer de uno o varios consejeros de seguridad encargados de contribuir a la prevención de los riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas. Con el fin de que esta obligación se establezca de una manera homogénea en todos los Estados miembros, la citada Directiva determina las funciones y tareas que deberán realizar los consejeros de seguridad, la formación requerida para su desempeño y el modelo de certificado que acredita su condición.

Este Real Decreto incorpora la Directiva 96/35/CE al ordenamiento jurídico interno, a cuyo efecto regula la obligación de las empresas de transporte y de carga y descarga de mercancías peligrosas de designar consejeros de seguridad, las funciones encomendadas a los mismos, la cualificación profesional exigida y el procedimiento a seguir para evaluar la formación requerida.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de octubre de 1999.

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Las empresas que transporten mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable o que sean responsables de las operaciones de carga o descarga vinculadas a dicho transporte deberán designar, de acuerdo con lo establecido en este real decreto, en función del modo de transporte y de las mercancías transportadas, al menos un consejero de seguridad encargado de contribuir a la prevención de los riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente inherentes a dichas actividades.

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de este Real Decreto se entiende por:

a) «Empresa»: todo persona física o jurídica, con o sin ánimo de lucro, asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, así como cualquier organismo dependiente de la Administración pública que realice transporte, carga o descarga de mercancías peligrosas.

b) «Consejero de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas», en adelante denominado «consejero»: la persona designada por la empresa para desempeñar los cometidos y encargarse de las funciones que se definen en el artículo 6 y que esté en posesión del certificado de formación que se regula en el artículo 5.

c) "Mercancías peligrosas": las mercancías definidas como tales en el Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de mercancías peligrosas (RID) y las prescripciones europeas, relativas al transporte internacional de mercancías peligrosas, por vías de navegación interior (ADN).

d) "Actividades implicadas": el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable, con exclusión de las vías navegables nacionales no conectadas con las de los demás Estados miembros, y las operaciones de carga o descarga ligadas a dichos transportes.

Artículo 3. *Exenciones.*

Este real decreto no será de aplicación a las empresas cuyas actividades implicadas sean los transportes de mercancías peligrosas efectuados por medios de transporte pertenecientes a las Fuerzas Armadas o la Guardia Civil o que estén bajo la responsabilidad de éstas.

CAPÍTULO II

Del consejero de seguridad

Artículo 4. *Designación.*

Podrán ejercer las funciones de consejero, siempre que cumplan con los requisitos exigidos en este Real Decreto:

a) El titular o el director de la empresa.

b) Los miembros del personal de la empresa designados por el titular o el director de aquélla.

c) Las personas no pertenecientes a la empresa o dependientes de entidades, empresas o instituciones públicas o privadas, que estén unidas a la empresa por una relación contractual, convenio o cualquier otra fórmula de colaboración para desarrollar dichas actividades.

Artículo 5. *Requisitos.*

Para poder ejercer sus funciones, el consejero deberá superar previamente un examen sobre las obligaciones que le corresponden, y sobre las materias recogidas en el anexo de este Real Decreto. El contenido, las modalidades y la estructura de estos exámenes, así como el modelo del certificado de formación que deberá expedirse una vez superados éstos, se determinarán por Orden del Ministro de Fomento.

Artículo 6. *Funciones.*

El consejero tendrá como cometido principal, en el ámbito de las actividades propias de la empresa y bajo la responsabilidad de la dirección de ésta, buscar medios y promover acciones que faciliten la ejecución de dichas actividades, con sujeción a la normativa aplicable y en condiciones de seguridad.

Artículo 7. *Obligaciones del consejero.*

1. El consejero asumirá, en particular, las siguientes obligaciones:

a) Examinar el cumplimiento por la empresa de las reglas aplicables al transporte de mercancías peligrosas.
b) Asesorar a la empresa en las operaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas.
c) Redactar un informe anual destinado a la dirección de la empresa, sobre las actividades de la misma relativas al transporte de mercancías peligrosas. Por Orden del Ministro de Fomento podrá determinarse el contenido mínimo de estos informes.

2. El consejero deberá encargarse, igualmente, de la comprobación de los procedimientos y prácticas siguientes en relación con las actividades implicadas:

a) Los procedimientos encaminados a la observancia de las reglas sobre identificación de las mercancías peligrosas transportadas.
b) La valoración de las necesidades específicas relativas a las mercancías peligrosas, en la adquisición de medios de transporte.
c) Los procedimientos que permitan comprobar el material utilizado para el transporte de mercancías peligrosas o para las operaciones de carga o descarga.
d) Que el personal implicado de la empresa haya recibido una formación adecuada y que dicha formación figura en su expediente.
e) La aplicación de procedimientos de urgencia adecuados en caso de accidentes o incidentes que pueden afectar a la seguridad durante el transporte de mercancías peligrosas o durante las operaciones de carga o descarga.
f) La realización de análisis y, en caso necesario, la elaboración de partes sobre los accidentes, incidentes o infracciones graves que se hubiesen comprobado en el curso del transporte de mercancías peligrosas, o durante las operaciones de carga o descarga.
g) La aplicación de medios adecuados para evitar la repetición de accidentes, incidentes o infracciones graves.
h) La observancia de las disposiciones legales y la consideración de las necesidades específicas relativas al transporte de mercancías peligrosas en lo referente a la elección y utilización de subcontratistas o terceros intervinientes.
i) La comprobación de que el personal encargado del transporte de mercancías peligrosas o de la carga y descarga de dichas mercancías dispone de procedimientos de ejecución y de consignas detalladas.
j) La realización de acciones de sensibilización acerca de los riesgos ligados al transporte de mercancías peligrosas o a las operaciones de carga o descarga de dichas mercancías.
k) La aplicación de procedimientos de comprobación con objeto de garantizar la presencia, a bordo de los medios de transporte, de los documentos y de los equipos de seguridad que deban acompañar a los transportes, y la conformidad de dichos documentos y equipos con la normativa.
l) La aplicación de procedimientos de comprobación con objeto de garantizar la observancia de las reglas relativas a las operaciones de carga y descarga.

3. El consejero de seguridad colaborará, cuando sea requerido, con las autoridades de las Administraciones públicas competentes en aquellas materias objeto de su función, especialmente en lo relacionado con los accidentes, partes de accidentes e informes de actividad previstos en este Real Decreto.

Artículo 8. *Partes de accidentes.*

1. El consejero, una vez reunidos los datos pertinentes, deberá redactar un parte de accidente, destinado a la dirección de la empresa, cuando se haya producido un accidente en el curso de una operación de transporte o de carga o descarga de mercancías peligrosas y del mismo se deriven perjuicios a las personas, a los bienes o al medio ambiente.

2. Los informes de los Consejeros de Seguridad, en caso de accidente o incidente, en las maniobras de transporte, carga o descarga, según las condiciones que estipula el ADR, serán remitidos, por la dirección de la empresa, en un plazo no superior a treinta días naturales, a la Dirección General de Transportes por Carretera o a la Dirección General de Ferrocarriles en su caso, al Ayuntamiento del término municipal donde se hubiera producido el suceso y al órgano competente de la comunidad autónoma en cuyo territorio hubiera tenido lugar el accidente. Todo ello sin perjuicio de una posterior ampliación de este informe.

3. El parte de accidente no sustituirá a los informes que la empresa deba cumplimentar de conformidad con las normas reguladoras del transporte de mercancías peligrosas o cualquier otra legislación internacional, comunitaria, nacional, autonómica o local.

4. Por Orden del Ministro de Fomento podrá determinarse el contenido mínimo de los partes de accidentes.

Artículo 9. *Obligaciones de las empresas.*

Las empresas deberán cumplir, en relación con las actividades de los consejeros, las siguientes obligaciones:

a) Comunicar a la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera y al órgano competente de la Comunidad Autónoma en la que radique su actividad principal de las especificadas en el artículo 1, el número e identidad de sus consejeros y las áreas de gestión que, en su caso, tuvieran encomendadas.

b) Verificar que las personas designadas como consejeros reúnan los requisitos exigidos en este Real Decreto y sus normas de desarrollo y facilitar los medios precisos para que el consejero pueda desarrollar sus actividades.

c) Los informes anuales, previstos en el apartado 1 del artículo 7 del Real Decreto 1566/1999, correspondientes al transporte por carretera, serán remitidos por las empresas, durante el primer trimestre del año siguiente, al órgano competente de la comunidad autónoma en donde se encuentre radicada la sede social de la empresa, con independencia del lugar de realización de las operaciones de carga, descarga o transporte de las mercancías peligrosas. Dicho informe se conservará durante cinco años.

Los informes anuales, correspondientes a los transportes realizados por ferrocarril, serán remitidos, en los mismos plazos y condiciones que se señalan en el párrafo anterior, a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y a los órganos competentes de las comunidades autónomas.

d) Someterse a las inspecciones que, al objeto de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto, se realicen por la Administración pública competente.

Disposición adicional primera. *Validez de los certificados expedidos por los Estados miembros de la Unión Europea.*

Los certificados de formación profesional válidos para la realización de las actividades del consejero emitidos por las autoridades de los Estados miembros de la Unión Europea tendrán plena validez en España, siempre que se observen por los titulares de los mismos los requisitos conforme a los cuales fueron expedidos.

Disposición adicional segunda. *Obligatoriedad de la designación de consejeros.*

La obligación de las empresas de designar consejeros de seguridad será exigible a partir del día 31 de diciembre de 1999.

Disposición adicional tercera. *Inscripción registral.*

Quienes hubieran obtenido la habilitación para actuar como consejeros de seguridad, con arreglo a lo dispuesto en este Real Decreto, deberán ser inscritos en la Sección de Transportes de Mercancías Peligrosas del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.

La inscripción se efectuará por el órgano administrativo que hubiese expedido la habilitación.

Disposición adicional cuarta. *Aplicación de la legislación sobre riesgos laborales.*

Lo dispuesto en este Real Decreto no afectará a la aplicación de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y sus normas de desarrollo.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

Lista de las materias precisas para la realización de las pruebas de consejero de seguridad

Los conocimientos que se tendrán en cuenta para la expedición del certificado se referirán, como mínimo, a las siguientes materias:

I. Medidas generales de prevención y de seguridad:

1. Conocimientos de los tipos de consecuencias que puedan derivarse de un accidente en el que estén implicadas mercancías peligrosas.

2. Conocimiento de las principales causas de accidente.

II. Disposiciones relativas al modo de transporte utilizado contenidas en la legislación nacional, normas comunitarias, convenios y acuerdos internacionales, y que se refieran, en particular, a:

1. Clasificación de las mercancías peligrosas:

a) Procedimiento de clasificación de las soluciones y mezclas.
b) Estructura de la enumeración de las materias.
c) Clases de mercancías peligrosas y los principios de clasificación de las mismas.
d) Naturaleza de las materias y objetos peligrosos transportados.
e) Propiedades fisico-químicas y toxicológicas.

2. Condiciones generales de embalaje, incluidas las cisternas y contenedores-cisterna:

a) Tipos de embalajes, codificación y marcado.
b) Requisitos relativos a los embalajes y normas relativas a las pruebas efectuadas a los embalajes.
c) Estado del embalaje y control periódico.

3. Etiquetas e indicaciones de peligro.

a) Inscripción en las etiquetas de peligro.

b) Colocación y eliminación de las etiquetas de peligro.
c) Señalización y etiquetado.

4. Indicaciones en la carta de porte:

a) Datos consignados en la carta de porte.
b) Declaración de conformidad del expedidor.

5. Modo de envío y restricciones en la expedición:

a) Carga completa.
b) Transporte a granel.
c) Transporte en grandes recipientes para el granel.
d) Transporte en contenedores.
e) Transporte en cisternas fijas o desmontables.

6. Transporte de pasajeros.
7. Prohibiciones y precauciones de carga en común.
8. Separación de las materias.
9. Limitación de las cantidades transportadas y cantidades exentas.
10. Manipulación y estiba:

a) Carga y descarga (grado de llenado).
b) Estiba y separación.

11. Limpieza o desgasificación antes de la carga y después de la carga.
12. Tripulación: formación profesional.
13. Documentos que deben llevarse a bordo:

a) Carta de porte.
b) Instrucciones escritas.
c) Certificado de autorización del vehículo.
d) Certificado de formación para los conductores de vehículos.
e) Certificado de formación relativa a la navegación interior.
f) Copia de cualquier exención.
g) Otros documentos.

14. Consignas de seguridad: ejecución de las instrucciones y equipo de protección del conductor.
15. Obligaciones de vigilancia: estacionamiento.
16. Reglas y restricciones de circulación o de navegación.
17. Vertidos operativos o accidentales de sustancias contaminantes.
18. Requisitos relativos al material de transporte.

§ 26

Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril

Ministerio de Justicia e Interior
«BOE» núm. 71, de 22 de marzo de 1996
Última modificación: 21 de junio de 2023
Referencia: BOE-A-1996-6475

Norma derogada, con efectos de 11 de julio de 2023, por la disposición derogatoria única.2.a) del Real Decreto 524/2023, de 20 de junio. Ref. BOE-A-2023-14679. No obstante, la Directriz Básica de Planificación continuará aplicándose hasta tanto sea aprobado el nuevo instrumento de planificación que la sustituya, según establece el apartado 3 de la citada disposición.

Por Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, se aprobó la Norma Básica de Protección Civil prevista en el artículo 8 de la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.

En la citada norma básica se dispone que serán objeto de planes especiales, entre otras, las emergencias que puedan derivarse de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas y que estos planes serán elaborados de acuerdo con la correspondiente Directriz Básica que habrá de ser aprobada por el Gobierno y que, deberá establecer los fundamentos comunes y los requisitos mínimos sobre organización, criterios operativos, medidas de intervención e instrumentos de coordinación que deben cumplir dichos planes.

Desde el punto de vista de la previsión de las actuaciones a poner en práctica para la protección de personas y bienes, en caso de accidente en el transporte de mercancías peligrosas, son muy diferentes los problemas que se presentan cuando se trata de transportes por carretera o por ferrocarril que los que conllevan los realizados por vía aérea o por vía marítima. Por otra parte, son precisamente los accidentes producidos en los transportes terrestres de mercancías peligrosas los que con mayor frecuencia ponen en riesgo a la población y, en consecuencia, requieren de las necesarias intervenciones de las organizaciones de protección civil. Por todo ello, resulta adecuado diferenciar la planificación de protección civil según la modalidad del transporte y, a la vez, dar prioridad a la regulación de dicha planificación en lo que se refiere a los transportes terrestres de mercancías peligrosas, mediante la respectiva Directriz Básica.

En su virtud, previo informe de la Comisión Nacional de Protección Civil y de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, a propuesta del Ministro de Justicia e Interior y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 1 de marzo de 1996,

DISPONGO:

Artículo 1. *Aprobación de la Directriz Básica.*

Se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y por ferrocarril que se acompaña como anexo.

Artículo 2. *Creación del Comité Estatal de Coordinación.*

1. Se crea un Comité Estatal de Coordinación (CECO), con la composición siguiente:

1.º Presidente: El Director general de Protección Civil.
2.º Vocales: Un representante de cada uno de los órganos siguientes:

a) Dirección General del Transporte Terrestre.
b) Gabinete de Ordenación y Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.
c) Instituto Nacional de Toxicología.
d) Dirección General de la Salud Pública.
e) Dirección General de Tráfico.
f) Dirección General de la Guardia Civil.
g) Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda.
h) Dirección General de Calidad y Seguridad Industrial.
i) Dirección General de la Energía.
j) Consejo de Seguridad Nuclear.
k) Dirección General de Política de Defensa.
l) Dirección de Infraestructura y Seguimiento para Situaciones de Crisis.

3.º Secretario: El Subdirector general de Planes y Operaciones de la Dirección General de Protección Civil.

2. Serán funciones del CECO las siguientes:

1.º Coordinar las medidas a adoptar para la movilización de los medios y recursos que, ubicados fuera del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma en que se haya producido el accidente, resulten necesarios para la atención de la situación de emergencia, cuando la misma haya sido declarada de interés nacional o circunstancias de excepcional gravedad lo requieran.
2.º Realizar estudios, informes y propuestas para la elaboración del plan estatal y las sucesivas revisiones del mismo.
3.º Analizar y valorar con periodicidad anual los resultados de la aplicación del plan estatal y los sistemas de coordinación con los planes de las Comunidades Autónomas, al objeto de proponer las mejoras que resulten necesarias.

Artículo 3. *Información a facilitar por expedidores y transportistas de mercancías peligrosas para la elaboración del mapa de flujos.*

1. Los expedidores de mercancías peligrosas, las empresas de transporte ferroviario y los transportistas de mercancías por carretera, facilitarán, a requerimiento de la Dirección General de Protección Civil y de los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, las informaciones que sean necesarias para la elaboración de los mapas de flujos de los transportes de mercancías peligrosas que habrán de formar parte del plan estatal y de los planes de las Comunidades Autónomas, previstos en la Directriz Básica.
2. Dichas informaciones se referirán fundamentalmente a:

a) Denominación, clase y cantidad de cada una de las mercancías peligrosas expedidas o transportadas en un período de tiempo determinado.
b) Localidades de origen y destino de los transportes, itinerarios seguidos y número de viajes efectuados a lo largo del período, según itinerarios y mercancías peligrosas transportadas.

Artículo 4. *Colaboración de expedidores y transportistas en caso de emergencia por accidente en el transporte de mercancías peligrosas.*

1. Los expedidores de mercancías peligrosas, en caso de accidente durante el transporte de las mismas, habrán de proporcionar al órgano a cuyo cargo se encuentre la dirección de las actuaciones de emergencia, las informaciones que les sean requeridas acerca de la naturaleza, características y modo de manipulación de las mercancías peligrosas involucradas, que permitan o faciliten una valoración lo más precisa y rápida posible de los riesgos que del accidente puedan derivarse para personas, bienes y el medio ambiente, y la adopción, con la urgencia necesaria, de las medidas más adecuadas para prevenir o minimizar dichos riesgos. A estos efectos, el órgano de dirección de la emergencia podrá requerir la presencia de un representante del expedidor en el lugar del accidente.

2. En caso de accidente en un vehículo que transporte mercancías peligrosas por carretera, el transportista habrá de facilitar, en caso necesario y a requerimiento del órgano de dirección de la emergencia, los medios materiales y el personal adecuados para recuperar, trasvasar, custodiar y trasladar en las debidas condiciones de seguridad los materiales que se hayan visto involucrados en el accidente.

3. Las empresas de transporte ferroviario habrán de disponer de la organización y medios necesarios para, en caso de accidente en un convoy que transporte mercancías peligrosas, efectuar las actuaciones más urgentes de lucha contra el fuego y de salvamento y socorro de posibles víctimas, disponer los transportes por tren que sean necesarios para el traslado de personal y equipos de intervención al lugar del accidente o la evacuación de personas afectadas por el mismo; adoptar las medidas relativas al tráfico ferroviario que resulten adecuadas para evitar cualquier riesgo derivado de la interceptación de la vía; poner en práctica las medidas de explotación ferroviaria que faciliten las actuaciones de los servicios de intervención y disminuyan en lo posible los riesgos para el personal encargado de realizarlas; aportar los medios necesarios para la retirada o trasvase de las mercancías peligrosas involucradas en el accidente y para su transporte en las adecuadas condiciones de seguridad, y efectuar cuantas operaciones sean necesarias para la rehabilitación del servicio ferroviario. Las actuaciones habrán de realizarse de acuerdo con las directrices que en cada caso sean establecidas por el órgano a cuyo cargo se encuentre la dirección y coordinación de la emergencia.

4. El expedidor y el transportista de mercancías peligrosas que resulten involucradas en un accidente durante su transporte, por carretera o ferrocarril, colaborarán con las autoridades en cada caso competentes, en las labores necesarias para descontaminar el área afectada por el accidente, retirar los materiales contaminados y proceder al traslado de los mismos a un lugar apropiado para su acondicionamiento como residuos.

5. Los expedidores y transportistas de mercancías peligrosas podrán desempeñar las actividades previstas en los puntos anteriores, mediante la organización y los medios puestos a su disposición en virtud de los acuerdos o pactos para actuaciones de ayuda mutua en caso de accidente y de colaboración con las autoridades competentes en tales circunstancias, a los que se refiere el artículo 17 del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, aprobado por el Real Decreto 74/1992, de 31 de enero.

Artículo 5. *Publicación de los números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes.*

La Dirección General de Protección Civil publicará periódicamente y pondrá a disposición de los transportistas de mercancías peligrosas y otros sectores profesionales interesados, los números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes y otros datos de interés relativos a los centros de coordinación operativa que, en cada ámbito territorial, se encuentren destinados a la gestión de las emergencias.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto y la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril

que por él se aprueba, entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

DIRECTRIZ BÁSICA DE PLANIFICACIÓN DE PROTECCIÓN CIVIL ANTE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL

I. Objeto y ámbito

Las circunstancias que pueden concurrir en los accidentes producidos en los transportes de mercancías peligrosas hacen que deban ser considerados como factores desencadenantes de situaciones de grave riesgo colectivo, catástrofe o calamidad pública, a las que se refiere la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil, con la consiguiente necesidad, para la protección de personas y bienes, del empleo coordinado de medios y recursos pertenecientes a las distintas Administraciones públicas e incluso a los particulares.

Estas circunstancias configuran al transporte de mercancías peligrosas como una actividad de riesgo que deberá ser materia de planificación de protección civil. Así ha sido considerado en la Norma Básica de Protección Civil, aprobada por Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, que en su apartado 6 determina que este riesgo será objeto de planes especiales en aquellos ámbitos territoriales que lo requieran. La misma Norma Básica señala, en su apartado 7.2, que los planes especiales se elaborarán de acuerdo con las Directrices Básicas relativas a cada riesgo.

La diferencia de tratamiento que, para la protección de personas y bienes en caso de accidente, requieren las distintas modalidades de transporte de mercancías peligrosas, aconseja considerar por separado a los que se realizan por carretera o ferrocarril, los que se efectúan por vía aérea, los que lo son por vía marítima y otros tipos de transportes efectuados mediante canalizaciones, como gaseoductos y oleoductos.

De todos estos tipos de transportes de mercancías peligrosas son los realizados por carretera y ferrocarril los que más frecuentemente y con mayor incidencia en los distintos ámbitos del territorio nacional ponen en riesgo a la población, resultando, por ello, prioritaria su regulación, en lo referente a la planificación de protección civil, frente a las otras modalidades del transporte.

Antecedentes de esta regulación, previos a la Ley 2/1985, de Protección Civil, y a la Norma Básica, fueron la Orden del Ministerio del Interior del 2 de noviembre de 1981, por la que se aprobó el plan de actuación para los posibles casos de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, y la Orden del Ministerio del Interior del 30 de noviembre de 1984, por la que se aprobó el plan de actuación para caso de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

Por consiguiente, el objeto de la presente Directriz Básica es establecer los criterios mínimos que habrán de seguir las distintas Administraciones públicas en la confección de los planes especiales de Protección Civil frente a los riesgos de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, en el ámbito territorial y competencial que a cada una corresponda. Todo ello con la finalidad de prever un sistema que haga posible, en su caso, la coordinación y actuación conjunta de los distintos servicios y Administraciones implicadas.

II. Elementos básicos para la planificación

1. Mercancías peligrosas objeto de la Directriz.

A los efectos de la presente Directriz Básica, se consideran mercancías peligrosas todas aquellas sustancias que en caso de accidente durante su transporte, por carretera o ferrocarril, pueden suponer riesgos para la población, los bienes y el medio ambiente, y que, por ello, sus condiciones de transporte se encuentran reguladas en el Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, aprobado por Real Decreto 879/1989, de 2 de junio, y en el Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, aprobado por Real Decreto 74/1992, de 31 de enero, así como en el Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril

(RID) del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR). Tendrán asimismo tal consideración aquellas sustancias cuyas condiciones de transporte se regulen por sucesivas modificaciones de los Reglamentos y Acuerdos internacionales, ratificados por España, anteriormente citados.

2. Mapas de flujos de los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

a) Concepto.

Los mapas de flujos de los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril constituirán el análisis numérico y la expresión gráfica, en relación con un período de tiempo y un territorio determinado (nacional y de Comunidad Autónoma) de la estadística de los transportes comprendidos en los ámbitos de aplicación del Reglamento Nacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, incluidos los transportes internacionales que requieran habilitación o autorización por la Administración española; con detalle del número de transportes cuyo itinerario haya discurrido, en todo o en parte, por dicho territorio, y de las cantidades totales de materias peligrosas transportadas; agrupados estos datos según materias, clases de materias y tramos de las vías utilizadas para el transporte.

b) Objetivos.

La elaboración de mapas de flujos de los transportes de mercancías peligrosas tendrá como objetivos el servir de base para la previsión de las medidas y estrategias de intervención a adoptar para paliar las consecuencias de un posible accidente y el delimitar las áreas que, teniendo en cuenta la cantidad, frecuencia y características de las materias peligrosas que son transportadas por las vías que discurren en sus proximidades, hayan de ser consideradas de especial relevancia a efectos de prever medidas de protección a la población, los bienes o el medio ambiente que puedan verse afectados.

c) Tipos de mapas de flujos y órganos encargados de su elaboración.

El mapa nacional de flujos de los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril será el resultado de la integración del mapa de flujos supracomunitarios y de los mapas de flujos intracomunitarios.

El mapa de flujos supracomunitarios tendrá por objeto aquellos transportes de mercancías peligrosas cuyos itinerarios sobrepasen el ámbito territorial de una Comunidad Autónoma.

Los mapas de flujos intracomunitarios tendrán por objeto los transportes de mercancías peligrosas cuyo origen y destino se encuentren en una misma Comunidad Autónoma y los itinerarios seguidos no discurran fuera de ámbito territorial de ésta.

La elaboración del mapa de flujos supracomunitarios correrá a cargo de la Dirección General de Protección Civil y el Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones, con la colaboración de la Dirección General del Transporte Terrestre y de la Dirección General de Tráfico. Dichos órganos serán asimismo los encargados de confeccionar el mapa nacional de flujos, utilizando para ello los resultados del mapa de flujos supracomunitarios y los que, acerca de los transportes intracomunitarios les sean proporcionados por las Comunidades Autónomas.

En cada Comunidad Autónoma y para su ámbito territorial, la elaboración del correspondiente mapa de flujos intracomunitario correrá a cargo del órgano u órganos de la Administración de la Comunidad Autónoma que designe el órgano competente de la misma.

3. Actuaciones básicas a considerar en los planes.

En la planificación de protección civil ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, habrán de contemplarse, de acuerdo con las especificaciones funcionales correspondientes a cada nivel de planificación, las actuaciones necesarias para la protección de personas, bienes y el medio ambiente en caso de emergencia, y fundamentalmente las siguientes:

a) Control de accesos y regulación del tráfico en las zonas afectadas.

b) Tareas de salvamento y evacuación de las personas afectadas

c) Asistencia sanitaria y, en su caso, control sanitario de la población potencialmente afectada, en particular de grupos especialmente vulnerables (grupos críticos).

d) Actuaciones urgentes de los equipos de primera intervención.

e) Medidas de protección y, en su caso, alejamiento de la población de las zonas de peligro.

f) Sistemas de avisos e información a la población.

g) Control y seguimiento de posibles episodios de contaminación ambiental, asociados al accidente (contaminación de aguas superficiales y subterráneas, servicios de abastecimiento, suelos y aire).

h) Tareas de limpieza y saneamiento ambiental de la zona afectada.

i) Reparación de urgencia de las vías de comunicación afectadas y restablecimiento del tráfico.

j) Gestión del tratamiento controlado, en cada caso, de los productos tóxicos y peligrosos generados a causa del accidente.

k) Restablecimiento de los servicios básicos de la comunidad que hayan podido verse afectados.

l) Tener en cuenta en todas sus fases las distintas necesidades de las personas con discapacidad, y otros colectivos en situación de vulnerabilidad estableciendo los protocolos de actuación específicos para garantizar su asistencia y seguridad.

4. Información sobre accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril.

a) Notificación de accidentes.

Sin perjuicio de lo previsto en los artículos 14 y 16 del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, aprobado por Real Decreto 74/1992, de 31 de enero, en caso de accidente de un vehículo que transporte mercancías peligrosas, el conductor o la autoridad o agente que reciba la información inicial, habrá de informar inmediatamente sobre el suceso al Centro de Coordinación Operativa designado en el correspondiente plan de Comunidad Autónoma o, en su defecto, al Gobierno Civil de la provincia en la que el suceso se produzca.

Asimismo, en caso de accidente de un convoy ferroviario que transporte mercancías peligrosas, se informará de forma inmediata al Centro de Coordinación Operativa previsto en el plan de Comunidad Autónoma o, en su defecto, al Gobierno Civil de la provincia, por el jefe de tren, el maquinista o el órgano que con esta finalidad hubiera establecido la empresa ferroviaria, así como por la autoridad o agente que reciba la primera información. Los maquinistas o el responsable designado por la empresa transportista deberán llevar las fichas de seguridad de las mercancías peligrosas que transporten, que serán facilitadas para cada vagón o contenedor por el expedidor.

Cuando el accidente afecte a un vehículo de las Fuerzas Armadas que transporte mercancías peligrosas, se informará al Gobierno Civil de la provincia y a la autoridad militar de cualquiera de los tres Ejércitos más próxima al lugar de los hechos. Cuando por la naturaleza del suceso puedan derivarse riesgos para la población, los bienes o el medio ambiente, el Gobierno Civil lo notificará inmediatamente al Centro de Coordinación Operativa previsto en el plan de Comunidad Autónoma. La autoridad militar ordenará la presencia en el lugar de los hechos de personal técnico dependiente de la misma que prestará todo el asesoramiento necesario para un eficaz desarrollo de las actuaciones de protección civil y se hará cargo de los vehículos y mercancías propiedad de las Fuerzas Armadas.

La comunicación de la información relativa a accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, se efectuará por el medio más rápido posible e incluirá los siguientes aspectos:

1.º Localización del suceso.

2.º Estado del vehículo o convoy ferroviario implicado y características del suceso.

3.º Datos sobre las mercancías peligrosas transportadas.

4.º Existencia de víctimas.

5.º Condiciones meteorológicas y otras circunstancias que se consideren de interés para valorar los posibles efectos del suceso sobre la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente y las posibilidades de intervención preventiva.

Para la recogida de dicha información y su comunicación entre órganos de las distintas administraciones públicas, los servicios de intervención y otras entidades que pudieran verse implicadas por la situación de emergencia, los Centros de Coordinación Operativa de las Comunidades Autónomas y los Gobiernos Civiles dispondrán de impresos normalizados cuyo contenido mínimo se ajustará a lo especificado en los modelos que figuran como anexo I de esta Directriz Básica.

b) Estadística de las emergencias producidas por accidentes.

La estadística de las emergencias producidas por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas tendrá por objeto el registro y análisis de los datos más relevantes relativos a dichas emergencias y fundamentalmente la localización del suceso, las características de las mercancías peligrosas involucradas, el tipo de accidente a efectos de protección civil, la clasificación de la situación de emergencia y las consecuencias para la población, los bienes y el medio ambiente; con la finalidad de establecer pautas para el perfeccionamiento en la organización y operatividad de los planes de protección civil y fundamentar actividades y medidas de carácter preventivo, por los organismos y entidades en cada caso competentes.

Las estadísticas de las emergencias producidas por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, serán elaboradas, para el ámbito territorial de cada Comunidad Autónoma, por el órgano que a estos efectos sea designado en el plan de Protección Civil de la Comunidad Autónoma correspondiente.

La Dirección General de Protección Civil elaborará las estadísticas de las emergencias producidas por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas en el ámbito nacional. En el caso de accidentes por carretera dichas estadísticas se efectuarán en coordinación con la Dirección General de Tráfico. Los órganos que hayan sido designados en los planes de las Comunidades Autónomas habrán de comunicar anualmente a las respectivas Delegaciones del Gobierno los datos correspondientes a cada una de las emergencias producidas por los accidentes ocurridos en su territorio, utilizando el boletín estadístico cuyo formato se incluye en el anexo II de esta Directriz Básica. Las Delegaciones del Gobierno darán traslado de estos datos a la Dirección General de Protección Civil y a la Dirección General de Tráfico.

Todo ello sin perjuicio de las competencias que corresponde ejercer al Ministerio de Justicia e Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, en materia de coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, en virtud de los artículo 5 y 6 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto legislativo de 2 de marzo de 1990.

5. Situaciones para la gestión de emergencias.

a) Valoración de la gravedad de accidentes.

La valoración de la gravedad de los accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, permitirá el establecimiento de las situaciones para la gestión de la emergencia, las cuales habrán de estar previstas en los diferentes planes.

Esta valoración se realizará teniendo en cuenta los efectos producidos por el accidente sobre personas, bienes y el medio ambiente y aquellos otros que se prevea pueden producirse en función, por un lado de las circunstancias que concurren en el accidente y por otro de las características y tipo del mismo.

Las circunstancias fundamentales a valorar serán:

Medio del transporte.
Naturaleza y peligrosidad de la mercancía transportada.
Cantidad de mercancía transportada.
Tipo, estado y previsible comportamiento del continente.
Posibilidad de efecto en cadena.
Lugar del accidente, estado de la vía y densidad de tráfico.

Población, edificaciones y otros elementos vulnerables circundantes.
Entorno medioambiental.
Condiciones meteorológicas.

Los accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas, se clasificarán en los siguientes tipos:

Tipo 1. Avería o accidente en el que el vehículo o convoy de transporte no puede continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco o descarrilamiento.
Tipo 2. Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos o se ha producido vuelco o descarrilamiento, pero no existe fuga o derrame del contenido.
Tipo 3. Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido.
Tipo 4. Existen daños o incendio en el continente y fugas con llamas del contenido.
Tipo 5. Explosión del contenido destruyendo el continente.

Mediante la consideración de las circunstancias anteriormente enumeradas, el tipo de accidente y, en su caso, la utilización de modelos de análisis de hipótesis accidentales, se determinarán las zonas de intervención y alerta según las necesidades de atención a la población los bienes o el medio ambiente.
Se considerará zona de intervención aquella en la que las consecuencias del accidente han producido o se prevé pueden producir a las personas, bienes y el medio ambiente, daños que requieran la aplicación inmediata de medidas de protección.
Se considerará zona de alerta aquella en la que las consecuencias del accidente aunque puedan producirse aspectos perceptibles para la población, no requieren más medidas de intervención que la de información a aquélla, salvo para ciertos grupos de personas cuyo estado pueda hacerlas especialmente vulnerables (grupos críticos) y que puedan requerir medidas de protección específicas.
Los valores umbrales, relativos a las magnitudes de los fenómenos peligrosos, que se adopten para la determinación de las zonas de intervención y de alerta, serán concordantes con el estado del conocimiento científico sobre los daños originados por accidentes y su relación con las variables físicas representativas de los mismos.

b) Definición de situaciones de emergencia.

En función de las necesidades de intervención derivadas de las características del accidente y de sus consecuencias ya producidas o previsibles, y de los medios de intervención disponibles, se establecerá alguna de las situaciones de emergencia siguientes:

Situación 0. Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aun en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para personas no relacionadas con las labores de intervención, ni para el medio ambiente, ni para bienes distintos a la propia red viaria en la que se ha producido el accidente.
Situación 1. Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente.
Situación 2. Referida a aquellos accidentes que para su control o la puesta en práctica de las necesarias medidas de protección de las personas, los bienes o el medio ambiente se prevé el concurso de medios de intervención, no asignados al plan de la Comunidad Autónoma, a proporcionar por la organización del plan estatal.
Situación 3. Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Justicia e Interior.

6. Órganos integrados de coordinación entre el plan estatal y los planes de Comunidades Autónomas.

Cuando la emergencia originada por un accidente en el transporte de mercancías peligrosas sea declarada de interés nacional o cuando lo solicite la Comunidad Autónoma afectada, las funciones de dirección y coordinación serán ejercidas dentro de un Comité de

Dirección a través del Centro de Coordinación Operativa (CECOP) que corresponda, quedando constituido a estos efectos como Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI).

El Comité de Dirección estará formado por un representante del Ministerio de Justicia e Interior y un representante de la Comunidad Autónoma correspondiente, y contará para el desempeño de sus funciones con la asistencia de un Comité Asesor y un Gabinete de Información.

En el Comité Asesor se integrarán representantes de los órganos de las diferentes Administraciones, así como los técnicos y expertos que en cada caso considere necesarios el Comité de Dirección.

Corresponderá al representante designado por la Comunidad Autónoma en el Comité de Dirección, el ejercicio de las funciones de dirección que, para hacer frente a la emergencia le sean asignadas en el plan de Comunidad Autónoma.

El representante del Ministerio de Justicia e Interior dirigirá las actuaciones del conjunto de las Administraciones Públicas cuando la emergencia sea declarada de interés nacional, de conformidad con lo establecido en el apartado 9 de la Norma Básica de Protección Civil. A estos efectos habrá de preverse la posibilidad de que ante aquellas emergencias que lo requieran el Comité de Dirección sea de ámbito provincial.

Aun en aquellas circunstancias que no exijan la constitución del CECOPI, los procedimientos que se establezcan en los planes de Comunidades Autónomas y en el plan estatal, deberán asegurar la máxima fluidez informativa entre las organizaciones de ambos niveles de planificación, particularmente en cuanto se refiere al acaecimiento de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, la posible evolución de los mismos, sus consecuencias sobre la seguridad de las personas, los bienes y el medio ambiente, y cualquier otra circunstancia que pueda incidir en la activación de los planes y las operaciones de emergencia. A estos efectos, el CECOP de Comunidad Autónoma remitirá, lo antes posible, al Gobierno Civil o Delegación del Gobierno del ámbito territorial en que se haya producido un accidente, la notificación a que se refiere el apartado II, 4, a) de esta Directriz Básica, en tanto el accidente corresponda a los tipos 2, 3, 4 ó 5 definidos en el apartado II, 5, a) de la presente Directriz, e informará sobre la evolución del suceso y las actuaciones de emergencia, al menos desde el momento en que haya sido declarada la situación de emergencia 2.

7. Asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

En la planificación de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril deberá tenerse en cuenta:

a) Los planes de emergencia de protección civil deberán contar con protocolos de actuación específicos en las distintas fases que garanticen una asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad. Asimismo, dichos planes deberán contener procedimientos de información, comunicación, movilización y actuación de los medios necesarios para resolver las necesidades de las personas con discapacidad y así garantizar una asistencia eficaz, contemplando medidas y recursos específicos que garanticen la accesibilidad universal.

b) Los planes de emergencia de protección civil deberán contener programas de información preventiva y de alerta que permitan a todos los ciudadanos adoptar las medidas oportunas. Dichos programas deberán tener los formatos adecuados y los mecanismos necesarios para que sean accesibles y comprensibles para las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad. Cuando la tarea informativa se dirija a víctimas o familiares de víctimas con discapacidad, se realizará con las adaptaciones necesarias y, en su caso, con ayuda de personal especializado.

c) Los distintos servicios de intervención en emergencias deberán recibir formación específica para atender a dichos colectivos contando con las características y necesidades especiales que puedan presentar.

III. El plan estatal de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y por ferrocarril

1. Concepto.

El plan estatal establecerá la organización y los procedimientos de actuación de aquellos recursos y servicios del Estado que sean necesarios para asegurar una respuesta eficaz del conjunto de las Administraciones públicas, ante situaciones de emergencia por accidente en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera o ferrocarril, en las que esté presente el interés nacional, así como los mecanismos de apoyo a los planes de Comunidades Autónomas en los supuestos que lo requieran.

2. Funciones básicas.

Son funciones básicas del plan estatal las siguientes:

a) Prever la estructura organizativa que permita la dirección y coordinación del conjunto de las Administraciones públicas, en situaciones de emergencia por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, en las que esté presente el interés nacional.

b) Prever los mecanismos de aportación de medios y recursos de intervención para aquellos casos en que los previstos en los planes correspondientes se manifiesten insuficientes.

c) Organizar sistemas de apoyo técnico a la planificación y a la gestión de las posibles emergencias, fundamentalmente en cuanto se refiere al establecimiento de un mapa nacional de flujos de los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, el control estadístico de las emergencias producidas por accidentes y en este tipo de transportes, la aportación de asesoramiento en cuanto a la peligrosidad de las mercancías involucradas en accidentes.

d) Establecer y mantener un banco de datos sobre medios y recursos movilizables en emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas.

e) Prever los mecanismos de solicitud y recepción de ayuda internacional para paliar los efectos de accidentes ocurridos en los transportes terrestres de mercancías peligrosas.

En el desarrollo de todas sus funciones básicas el Plan estatal ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril deberá tener en cuenta las distintas necesidades de las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad, estableciendo los protocolos de actuación específicos para garantizar su asistencia y seguridad.

3. Contenido mínimo del plan estatal.

El plan estatal deberá ajustarse a los requisitos que se formulan en los puntos siguientes:

a) Objeto y ámbito.

El objeto del plan estatal será establecer la organización y los procedimientos que permitan el eficaz desarrollo de las funciones enumeradas en el apartado III, 2 de la presente Directriz.

El ámbito del plan abarcará la totalidad del territorio nacional.

b) Dirección y coordinación de emergencias.

El plan estatal especificará para cada Comunidad Autónoma la autoridad o autoridades que, en representación del Ministerio de Justicia e Interior, formarán parte del Comité de Dirección que para cada caso pueda constituirse y que ejercerá, de acuerdo con lo especificado en el apartado II, 6 de la presente Directriz, la dirección del conjunto de las administraciones públicas para hacer frente a las emergencias que se declaren de interés nacional.

Asimismo, a dichos representantes del Ministerio de Justicia e Interior les corresponderá, a solicitud del representante de la Comunidad Autónoma en el Comité de Dirección, ordenar o promover la incorporación de medios de titularidad estatal no asignados previamente al plan de Comunidad Autónoma cuando resulten necesarios para el apoyo de las actuaciones

de éste. Los medios y recursos asignados al plan de Comunidad Autónoma se movilizarán de acuerdo con las normas previstas en su asignación.

Será competencia de la autoridad que represente al Ministerio de Justicia e Interior en el Comité de Dirección, la formulación de solicitudes de intervención de unidades militares en aquellos casos en que las previsiones del plan de Comunidad Autónoma se hayan visto superadas, dicha autoridad del Ministerio de Justicia e Interior podrá solicitar la presencia de un representante de la autoridad militar que, en su caso, se integrará en el Comité Asesor, cuando éste se constituya.

La Dirección General de Protección Civil, en relación con los órganos de la Administración del Estado que en cada caso corresponda, coordinará las medidas a adoptar en apoyo a los centros de coordinación operativa integrados (CECOPI) que lo requieran, en tanto para ello hayan de ser empleados medios y recursos de titularidad estatal ubicados fuera del ámbito territorial de aquéllos.

La Dirección General de Protección Civil coordinará asimismo, en apoyo de los CECOPI que lo soliciten, la aportación de medios por las Administraciones de otras Comunidades Autónomas o por entidades locales no pertenecientes al ámbito territorial de la Comunidad Autónoma afectada.

La solicitud de ayuda internacional, cuando sea previsible el agotamiento de las posibilidades de incorporación de medios nacionales, se efectuará, por la Dirección General de Protección Civil, de acuerdo con los procedimientos establecidos para la aplicación de la Resolución del Consejo de las Comunidades Europeas, de 8 de julio de 1991, sobre mejora de la asistencia recíproca entre Estados miembros, en caso de catástrofes naturales o tecnológicas y de los convenios bilaterales y multilaterales, suscritos por España, en materia de protección civil. En el marco de asistencia recíproca comunitaria, la Dirección General de Protección Civil recabará de los órganos competentes de los Estados miembros de la Unión Europea, las informaciones necesarias acerca de la naturaleza y características de materias peligrosas involucradas en accidentes durante su transporte por territorio español, cuando existan graves dificultades para la identificación de las mismas y la empresa transportista o expeditora se encuentre domiciliada en alguno de dichos Estados miembros.

c) Planes de coordinación y apoyo.

Para su aplicación en emergencias de interés nacional o en apoyo de los planes de Comunidades Autónomas, en el plan estatal quedarán estructurados los planes de actuación siguientes:

1.º Plan de actuación para caso de accidente en los transportes terrestres de mercancías radiactivas.

2.º Plan de actuación para el apoyo técnico en emergencias por accidente en los transportes terrestres de mercancías peligrosas.

En la organización de estos planes de actuación podrán integrarse, además de servicios, medios y recursos de titularidad estatal, los que hayan sido incluidos en los planes de Comunidades Autónomas y de actuación de ámbito local para el desempeño de las mismas actividades, así como los disponibles por otras entidades públicas y privadas.

d) Sistema de información toxicológica.

En el plan estatal se establecerá la organización y los procedimientos que permitan facilitar información, lo más inmediatamente posible, acerca de las características toxicológicas y otros parámetros indicativos de la peligrosidad de las sustancias involucradas en accidentes, y que pueda servir para orientar las actuaciones de los servicios de intervención en las situaciones de emergencia que puedan presentarse.

Formarán parte de dicho sistema de información el Instituto Nacional de Toxicología, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y la Dirección General de Salud Pública, en coordinación con la Dirección General de Protección Civil. Podrán formar parte asimismo del mencionado sistema de información, en las condiciones que se determinen en el plan estatal, todas aquellas entidades, públicas y privadas, que, en virtud de las actividades que desempeñan, puedan proporcionar datos útiles a los fines anteriormente señalados.

e) Base de datos sobre flujos de los transportes terrestres de mercancías peligrosas. Mapa Nacional de Flujos.

En el plan estatal se preverá el establecimiento de una base de datos sobre flujos de los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, que permita la confección y actualización periódica del mapa de flujos supracomunitarios relativo a dichos transportes, de acuerdo con lo especificado en el apartado II, 2 de la presente Directriz Básica.

En dicha base de datos se incluirán los facilitados por las Comunidades Autónomas sobre flujos intracomunitarios, al objeto de obtener y actualizar el Mapa Nacional de Flujos de los Transportes de Mercancías Peligrosas.

El Mapa Nacional de Flujos y sus sucesivas revisiones y actualizaciones, será puesto a disposición de los órganos de dirección de los planes de las Comunidades Autónomas.

f) Base de datos sobre emergencias producidas por accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas.

La Dirección General de Protección Civil, establecerá una base de datos sobre las emergencias producidas por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, que permita la elaboración de las estadísticas nacionales sobre este tipo de emergencia, de acuerdo con lo especificado en el apartado II, 4, b) de esta Directriz Básica.

Dichas estadísticas se elaborarán anualmente y se pondrán a disposición de los órganos de dirección de los planes de Comunidades Autónomas.

g) Base de datos sobre medios y recursos movilizables.

La Dirección General de Protección Civil establecerá una base de datos sobre medios y recursos estatales, disponibles para su actuación en casos de emergencia por accidente en los transportes, por carretera o ferrocarril, de mercancías peligrosas, así como cerca de los que integren los planes de coordinación y apoyo previstos en el apartado III, 3, c) de la presente Directriz Básica.

Los códigos y términos a utilizar en esta catalogación serán los acordados por la Comisión Nacional de Protección Civil.

De esta base de datos, la parte relativa a especificaciones sobre cantidades y ubicación de medios y recursos de las Fuerzas Armadas, será elaborada y permanecerá bajo la custodia del Ministerio de Defensa, siendo puesta a disposición del Comité Estatal de Coordinación en aquellas situaciones de emergencia que lo requieran.

4. Aprobación del plan estatal.

El plan estatal será aprobado por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Justicia e Interior, previo informe de la Comisión Nacional de Protección Civil.

5. Asignación de medios y recursos de titularidad estatal a planes de Comunidades Autónomas y de actuación de ámbito local.

Las normas para la asignación de medios y recursos de titularidad estatal a los planes de Comunidades Autónomas y de actuación de ámbito local ante el riesgo de accidentes en los transportes, por carretera y ferrocarril, de mercancías peligrosas, serán las aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros del 6 de mayo de 1994 para los planes territoriales, publicado por Resolución de 4 de julio de 1994 de la Secretaría de Estado de Interior en el «Boletín Oficial del Estado» de 18 de julio de 1994.

IV. Los planes de Comunidades Autónomas ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril

1. Concepto.

El plan de Comunidad Autónoma establecerá la organización y los procedimientos de actuación de los recursos y servicios cuya titularidad corresponda a la Comunidad Autónoma de que se trate y los que puedan ser asignados al mismo por otras Administraciones públicas y entidades públicas y privadas, al objeto de hacer frente a las emergencias por

accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, que ocurran dentro de su ámbito territorial.

2. Funciones básicas.

Son funciones básicas de los planes de Comunidades Autónomas:

a) Prever la estructura organizativa y los procedimientos para la intervención en accidentes en los transportes por carretera y ferrocarril, ocurridos dentro del territorio de la Comunidad Autónoma que corresponda.

b) Prever los procedimientos de coordinación con el plan estatal para garantizar su adecuada integración.

c) Establecer los sistemas de articulación con las organizaciones de las Administraciones locales de su ámbito territorial y definir criterios para la elaboración de los planes de actuación de ámbito local de las mismas.

d) Precisar las modalidades de intervención más adecuadas según las características de las mercancías involucradas en los posibles accidentes.

e) Especificar los procedimientos de información a la población potencialmente afectada por una situación de emergencia.

f) Catalogar los medios y recursos específicos a disposición de las actuaciones previstas.

En el desarrollo de todas sus funciones básicas los planes de las comunidades autónomas ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril deberán tener en cuenta las distintas necesidades de las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad, estableciendo los protocolos de actuación específicos para garantizar su asistencia y seguridad.

3. Contenido mínimo de los planes de Comunidades Autónomas.

a) Objeto.

En el plan de Comunidad Autónoma se hará constar su objeto, el cual será concordante con lo establecido en los apartados IV, 1 y 2 de la presente Directriz. El ámbito afectado por el plan será la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma que corresponda.

b) Análisis del transporte de mercancías peligrosas. Mapa de flujos de Comunidad Autónoma.

En este apartado se efectuará la descripción de la tipología y las características fundamentales de los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, que incidan en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma. Esta descripción se basará en los datos aportados por el Mapa de Flujos de los Transportes de Mercancías Peligrosas correspondiente a la Comunidad Autónoma y confeccionado periódicamente de acuerdo con lo previsto en el apartado II, 2 de esta Directriz Básica, así como, en caso necesario, en los estudios complementarios que se consideren pertinentes.

Asimismo, a este apartado se irán incorporando los datos estadísticos sobre la siniestralidad en los transportes terrestres de mercancías peligrosas ocurrida en el territorio de la Comunidad Autónoma, el valor de los parámetros que sean adoptados para analizar su evolución en el tiempo y las características que resulten relevantes para las actividades de protección civil.

c) Áreas de especial exposición.

Teniendo en cuenta el análisis efectuado en el apartado IV, 3, b) anterior y la información territorial sobre elementos vulnerables (población, edificaciones, infraestructuras de servicios básicos, elementos naturales o medioambientales) potencialmente expuestos a los efectos de posibles accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, se establecerán las áreas que han de ser consideradas de especial relevancia a efectos de prever medidas de protección a la población, los bienes o el medio ambiente, en caso de emergencia.

En tanto se considere necesario por el órgano competente en materia de protección civil de la Comunidad Autónoma, se establecerán las hipótesis accidentales que permitan estimar el riesgo en dichas zonas de especial relevancia. En esta estimación se utilizarán los valores umbrales, relativos a las magnitudes de los fenómenos peligrosos capaces de producirse,

que se adopten en el plan de Comunidad Autónoma, de acuerdo con el estado del conocimiento científico sobre los daños originados por accidentes y su relación con las variables físicas correspondientes a los fenómenos que los ocasionan. A estos efectos podrán utilizarse los valores umbrales establecidos en el artículo 5.3 de la Directriz Básica para la Elaboración y Homologación de los Planes Especiales del Sector Químico, aprobada por Acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de noviembre de 1990 y publicada por Resolución de la Subsecretaría del Ministerio del Interior de 30 de enero de 1991.

d) Estructura y organización del plan.

El plan de Comunidad Autónoma especificará la organización jerárquica y funcional según la cual se llevarán a cabo y dirigirán las actuaciones, para el adecuado desempeño de las funciones enunciadas en el apartado IV, 2 de la presente Directriz Básica.

1.º Dirección y coordinación del plan.

En el plan se establecerá el órgano que haya de ejercer la dirección del mismo, al que corresponderá declarar la activación del plan, decidir las actuaciones más convenientes para hacer frente a la emergencia y determinar el final de ésta, siempre que la emergencia no haya sido declarada de interés nacional por el Ministro de Justicia e Interior.

Estas funciones serán ejercidas dentro del correspondiente Comité de Dirección, en aquellas situaciones de emergencia que lo requieran, conforme a lo establecido en el apartado II, 6 anterior.

El plan especificará la autoridad o autoridades de la Comunidad Autónoma que formarán parte del Comité de Dirección que para cada caso se constituya, así como las funciones que, en relación con la dirección de emergencia, tenga atribuidas. A dicha autoridad le corresponderá solicitar del representante del Ministro de Justicia e Interior en el respectivo Comité de Dirección, la incorporación de medios y recursos estatales no asignados al plan de Comunidad Autónoma, cuando resulten necesarios para el apoyo de las actuaciones de éste.

El plan especificará asimismo la composición y funciones de los órganos de apoyo (Comité Asesor y Gabinete de Información) al órgano de dirección del mismo, sin perjuicio de las incorporaciones que por decisión de éste, puedan producirse, en función de las necesidades derivadas de la situación de emergencia.

Teniendo en cuenta las previsibles necesidades y sin perjuicio de lo que en los planes se establezca, de acuerdo con sus propios requerimientos, el Comité Asesor podrá estar compuesto por:

Coordinadores de los distintos Grupos de Acción.

Representantes de los municipios afectados.

Representante de los órganos competentes en materia de calidad de las aguas.

Representantes de los órganos competentes en materia de medio ambiente.

Representante del Centro Meteorológico Territorial del Instituto Nacional de Meteorología.

Representante de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Técnicos de protección civil de las distintas Administraciones implicadas.

2.º Grupos de acción.

Para la realización de las tareas de valoración de los riesgos derivados de accidentes y las de protección de personas, bienes y el medio ambiente que se especifican en el apartado II, 3 de esta Directriz, en el plan de Comunidad Autónoma se establecerán grupos de acción, cuyas denominaciones, funciones, composición y estructura, quedarán determinadas en el plan según sus necesidades y características.

e) Operatividad del plan.

El capítulo dedicado a operatividad del plan regulará los procedimientos de actuación de los diferentes elementos de la estructura establecida, en función de las necesidades de intervención para la protección de personas, bienes y el medio ambiente, y de acuerdo con las distintas situaciones de emergencia definidas en el apartado II, 5, b) de esta Directriz Básica.

f) Procedimientos de información sobre accidentes y sistemas de alerta.

En el plan de Comunidad Autónoma se establecerán los medios y procedimientos necesarios para que, tras la recepción en el correspondiente centro de coordinación operativa de la notificación de un accidente en el transporte de mercancías peligrosas, se movilicen los servicios, medios y recursos necesarios, y se alerte a las autoridades locales, a otros órganos de las Administraciones públicas que puedan verse implicadas y a la población potencialmente afectada.

En la información a la población de las áreas potencialmente afectadas y a los usuarios de las vías en las que el tráfico haya podido verse interrumpido o dificultado como consecuencia de un accidente, las emisoras de radio colaborarán con el órgano de dirección del plan; de acuerdo con lo previsto para los medios de comunicación social en el artículo 4.6 de la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.

g) Mantenimiento del plan.

El capítulo dedicado a mantenimiento del plan establecerá las actuaciones a poner en práctica con fines de asegurar el conocimiento del plan por todas las personas que intervienen en el mismo, perfeccionar los procedimientos operativos, garantizar la adecuada preparación de la organización y actualizar los datos correspondientes a medios, recursos y personal actuante, así como los análisis sobre el transporte de mercancías peligrosas, el Mapa de Flujos de la Comunidad Autónoma y los estudios relativos a las áreas de especial exposición.

h) Catálogo de medios y recursos.

El plan contendrá un capítulo o anejo destinado a detallar los medios y recursos, materiales y humanos, propios o asignados a aquél, así como su localización en el territorio y, en su caso, las condiciones de disponibilidad de los mismos en situaciones de emergencia.

Los códigos y términos a utilizar en esta catalogación, serán los elaborados por la Comisión Nacional de Protección Civil.

En este catálogo no podrán figurar medios, recursos o dotaciones de personal pertenecientes a Cuerpos y Fuerzas de la Seguridad del Estado, ni de las Fuerzas Armadas.

4. Planes de actuación de Entidades locales.

El plan de Comunidad Autónoma establecerá, dentro de su respectivo ámbito territorial, directrices para la elaboración de planes de actuación municipal y, en su caso, de otras Entidades locales, y especificará el marco organizativo general que posibilite la plena integración operativa de éstos en la organización de aquél.

En el establecimiento y, en su caso, actualización de dichas directrices, se tendrán en cuenta los análisis del transporte de mercancías peligrosas en el territorio de la Comunidad Autónoma, el mapa de flujos de tales transportes y las áreas de especial exposición definidas en el plan de Comunidad Autónoma.

Las funciones básicas de los planes de actuación municipal y de otras entidades locales serán las siguientes:

a) Prever la estructura organizativa y los procedimientos para la intervención en emergencias por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas que ocurran dentro del territorio del municipio que corresponda, en coordinación con los grupos de acción previstos en el plan de Comunidad Autónoma.

b) Especificar procedimientos de información y alerta a la población, en coordinación con los previstos en el plan de Comunidad Autónoma.

c) Prever la organización necesaria para la puesta en práctica, en caso de accidente, de medidas orientadas a la disminución de la exposición de la población a los fenómenos peligrosos que puedan producirse.

d) Catalogar los medios y recursos específicos para la puesta en práctica de las actividades previstas.

Los planes de actuación municipal y de otras Entidades locales se aprobarán por los órganos de las respectivas corporaciones y serán homologados por la Comisión de Protección Civil de la Comunidad Autónoma que corresponda.

5. Aprobación del plan de Comunidad Autónoma.

El plan de Protección Civil de Comunidad Autónoma ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, será aprobado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, previo informe de la correspondiente Comisión de Protección Civil, y será homologado por la Comisión Nacional de Protección Civil.

ANEXO I

Modelos de boletines de notificación de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas

DATOS A RECABAR EN EL CASO DE AVISO DE EMERGENCIA EN UN TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCIAS PELIGROSAS

PERSONA QUE DA EL AVISO:
ORGANISMO AL QUE PERTENECE:
HORA: ___/___

LOCALIZACION DEL SUCESO		DATOS SOBRE LA MERCANCIA TRANSPORTADA
DIA:	HORA:	NUMERO DEL PANEL NARANJA:
CARRETERA: (1)	P. KM.:	Nº DE PELIGRO (Nº Superior)
SENTIDO DE LA CIRCULACION: (2)		Nº MATERIA (Nº ONU nº Inferior)
POBLACION MAS CERCANA:		
TERMINO MUNICIPAL:		
PROVINCIA:		ETIQUETAS DE PELIGRO:
OBSERVACIONES:		
CARACTERISTICAS DEL SUCESO		PRODUCTO/S:
TIPO DE VEHICULO:		
CISTERNA	☐	
CAMION CAJA:	☐	EMPRESA TRANSPORTISTA:
OTRO TIPO:		
AVERIA: (3)	☐	EMPRESA EXPEDIDORA:
ACCIDENTE:		
- VUELCO:	☐	EMPRESA DESTINATARIA:
- CHOQUE:	☐	
- SALIDA CALZADA:	☐	OBSERVACIONES:
- CAIDA CARGA:	☐	
TIPO ENVASE/S: (4)		**DAÑOS HUMANOS**
CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE		ESTADO DEL CONDUCTOR:
FUGA/DERRAME:	☐	Nº TOTAL DE HERIDOS:
TIERRA	☐	Nº TOTAL DE VICTIMAS:
- AGUA	☐	TIPO APARENTE DE LAS LESIONES: (6)
- AIRE	☐	
INCENDIO VEHICULO:	☐	
INCENDIO CARGA:	☐	
CON EXPLOSION:	☐	**DATOS ADICIONALES**
SITUACION DEL VEHICULO: (5)		DURACION PREVISTA DE LA INMOVILIZACION (HORAS)
CORTE DE CIRCULACION:	☐	¿SE CONSIDERA NECESARIO HACER UN TRASVASE O TRASLADO?
OBSERVACIONES:		SERVICIOS PRESENTES:
CONDICIONES ATMOSFERICAS:		
- LLUVIA: ☐ - NIEVE: ☐ - VIENTO: ☐		
- HIELO: ☐ - NIEBLA: ☐		
- OTRAS:		

PERSONA QUE RECIBE EL AVISO: FIRMA

MODELO DE BOLETÍN DE NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES EN LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Precisiones para su cumplimentación

1. Código vigente de carreteras.
2. Especificar origen y destino.

3. Avería o accidente en el que el vehículo de transporte no puede continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco.

4. Especificar tipo de envase/s (bidones, bombonas) en caso de camión caja.

5. Especificar la posición del vehículo tras el suceso (calzada, arcén).

6. Tipo aparente de las lesiones: traumáticas, quemaduras, intoxicaciones, otras.

DATOS A RECABAR EN EL CASO DE AVISO DE EMERGENCIA EN UN TRANSPORTE POR FERROCARRIL DE MERCANCIAS PELIGROSAS

AGENTE: HORA: ____/____
DEPENDENCIA:

LOCALIZACION DEL SUCESO

DIA: HORA: P. KM.
ESTACION O ESTACIONES COLATERALES: (1)
POBLACION MAS CERCANA:
TERMINO MUNICIPAL:
PROVINCIA:
MORFOLOGIA DEL TERRENO: (2)
ACCESOS:

CARACTERISTICAS DEL SUCESO

TIPO DE VEHICULO:
- VAGON CISTERNA: ☐
- VAGON DE MERCANCIAS: ☐
- OTROS:

AVERIA: (3)
ACCIDENTE:
- COLISION: ☐
- DESCARRILAMIENTO: ☐
- OTROS:

TIPO DE ENVASES/S: (4)
Nº VAGONES/CONTENEDORES AFECTADOS:

CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE

FUGA/DERRAME: ☐
- TIERRA ☐
- AGUA ☐
- AIRE ☐

INCENDIO VEHICULO: ☐
INCENDIO CARGA: ☐
CON EXPLOSION: ☐
CORTE DE CIRCULACION: ☐
OBSERVACIONES:

CONDICIONES ATMOSFERICAS:
- LLUVIA: ☐ - NIEVE: ☐ - VIENTO: ☐
- HIELO: ☐ - NIEBLA: ☐
- OTRAS:

DATOS SOBRE LA MERCANCIA TRANSPORTADA

NUMERO DEL PANEL NARANJA:
Nº DE PELIGRO (Nº Superior)
Nº MATERIA (Nº ONU nº Inferior)
ETIQUETAS DE PELIGRO:
PRODUCTO/S:
EMPRESA EXPEDIDORA:
EMPRESA DESTINATARIA:
OBSERVACIONES:

DAÑOS HUMANOS

	EMP.	TRANSPORTISTA	OTROS
Nº TOTAL DE HERIDOS:			
Nº TOTAL DE VICTIMAS:			

TIPO APARENTE DE LAS LESIONES: (5)

DAÑOS MATERIALES

DETERIORO INFRAESTRUCTURAS:
OTROS DAÑOS:

DATOS ADICIONALES

DURACION PREVISTA DE LA INMOVILIZACION (HORAS)
¿SE CONSIDERA NECESARIO HACER UN TRASVASE O TRASLADO?
SERVICIOS PRESENTES:

MODELO DE BOLETÍN DE NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES EN LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL

Precisiones para su cumplimentación

1. Especificar la estación para el caso de producirse la emergencia en una estación concreta, o las estaciones colaterales, en caso de producirse la emergencia en el trayecto entre dos estaciones.

2. Morfología del terreno. Especificar trincheras, laderas, barrancos, embalses.

3. Avería o accidente en la que el convoy de transporte no puede continuar la marcha, pero que el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido descarrilamiento.

4. Especificar tipo de envase/s (bidones, botellas) cuando no sea cisterna o vagón-cisterna.

5. Tipo aparente de las lesiones: traumáticas, quemaduras, intoxicaciones, otras.

MODELO DE BOLETIN ESTADISTICO DE EMERGENCIAS POR ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

FECHA DEL INFORME		CARRETERA		FERROCARRIL	

1. LOCALIZACION DEL SUCESO

1.1. FECHA DEL ACCIDENTE : -____/____/____ HORA ____:____ .

1.2. LUGAR DEL ACCIDENTE:

CARRETERA: P.KM.:

ESTACION O ESTACIONES COLATERALES : P.KM.:

TERMINO MUNICIPAL: PROVINCIA:

2. DATOS SOBRE LA/S MERCANCIA/S TRANSPORTADA/S

1- NOMBRE QUIMICO.:	
Nº DE IDENTIFICACION DEL PELIGRO	
Nº ONU	
CANTIDAD (Kg/l)	

2- NOMBRE QUIMICO.:	
Nº DE IDENTIFICACION DEL PELIGRO	
Nº ONU	
CANTIDAD (Kg/l)	

3- NOMBRE QUIMICO.:	
Nº DE IDENTIFICACION DEL PELIGRO	
Nº ONU	
CANTIDAD (Kg/l)	

3. DESCRIPCION DEL SUCESO

3.1 TIPO DE UNIDAD DE TRANSPORTE :

CARRETERA				*FERROCARRIL*			
VEHICULO CAJA		CISTERNA		CONTENEDOR -CISTERNA		VAGON-CISTERNA	
OTRO:							

ANEXO II

Modelos de boletín estadístico de mercancías por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas

3.2. TIPO DE ACCIDENTE (1) :

TIPO 2	
TIPO 3	
TIPO 4	
TIPO 5	

4. CLASIFICACION DE LA SITUACION DE LA EMERGENCIA (2) :

SITUACION 0	
SITUACION 1	
SITUACION 2	
SITUACION 3	

5. NATURALEZA Y EXTENSION DE LOS DAÑOS

5.1. DAÑOS HUMANOS

	POR LA PELIGROSIDAD DE LA MERCANCIA	OTRAS CAUSAS	TOTALES:	T	Q	I
Nº HERIDOS LEVES						
Nº HERIDOS GRAVES						
Nº VICTIMAS MORTALES						

(Especificar dentro de totales , los datos parciales referidos a T:TRAUMATIZADOS,Q:QUEMADOS,I:INTOXICADOS)

5.2. DAÑOS MATERIALES

OTRO ACCIDENTE O INCIDENTE	
DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE	
DE OTRAS UDS.TRANSPORTE	
DE INFRAESTRUCTURAS	
DE INMUEBLES	

5.3. DAÑOS AMBIENTALES

CONTAMINACION ATMOSFERICA	
CONTAMINACION HIDRICA	
CONTAMINACION DE SUELOS	

5.4. EXISTIO PELIGRO O RIESGO PARA LA POBLACION ☐

Nº TOTAL DE PERSONAS EXPUESTAS	

DESCRIPCION DEL TIPO DE PELIGRO O RIESGO:

5.4. EXISTIO NECESIDAD DE EVACUACION ☐

Nº TOTAL DE PERSONAS EVACUADAS	

6. MEDIDAS ADOPTADAS EN EL ACCIDENTE

6.1. MEDIDAS PARA MITIGAR LOS EFECTOS DEL ACCIDENTE

6.2. MEDIDAS DE PROTECCION A LA POBLACION

§ 27

Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas. [Inclusión parcial]

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 55, de 5 de marzo de 1993
Última modificación: 4 de abril de 2025
Referencia: BOE-A-1993-6202

[. . .]

REGLAMENTO DE ARMAS

[. . .]

CAPÍTULO II

Circulación y comercio

Sección 1. Circulación

Guías de circulación

Artículo 31.

1. La guía de circulación es el documento que ampara el traslado, sin licencia o autorización de armas o sin guía de pertenencia, entre dos lugares, de armas de las categorías 1.ª, 2.ª, 3.ª, 6.ª y 8.ª, y sus componentes esenciales terminados, y de las armas completas de la categoría 7.ª 1, 2, 3 y 4, aunque vayan despiezadas. Se ajustará a los modelos aprobados por la Dirección General de la Guardia Civil y será expedida por la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente, una vez comprobadas las mercancías y medidas de seguridad a que se refiere.

2. Si durante el trayecto se extraviase alguna guía, se extenderá un nuevo ejemplar que anulará el extraviado, quedando entre tanto la expedición detenida con las medidas de seguridad que determine la Intervención de Armas y Explosivos.

Artículo 32.

1. En la guía de circulación se reseñará la cantidad, tipo, marca y, en su caso, modelo, calibre, serie y número de fabricación o contraseña de las armas; si el envío lleva piezas; los nombres del remitente, consignatario y destinatario; el número de envases y la marca y el detalle del precinto.

2. Las guías de circulación ordinarias serán de dos clases:

A) Guías de circulación para el territorio nacional y para tránsito.
B) Guías de circulación para la exportación e importación.

Artículo 33.

1. La guía de circulación para el territorio nacional y para tránsito se compondrá de tres cuerpos:

a) Matriz para la Intervención de Armas de origen.
b) Guía para el remitente, que debe acompañar siempre a la expedición.
c) Filial para la Intervención de Armas de destino o la de salida del territorio nacional.

2. La guía para exportación e importación constará de cuatro cuerpos:

a) La matriz, que se archivará en la Intervención de Armas que la expida y que será la de la frontera de entrada en las importaciones, y la del lugar en que se inicie el envío, en los supuestos de exportaciones.
b) Guía, que deberá acompañar a la mercancía y será entregada al exportador o al importador o, en su caso, al agente de Aduanas que la despache para su presentación en la Aduana.
c) Copia para la Dirección General de la Guardia Civil.
d) Filial, que será remitida a la Intervención de Armas del lugar de la frontera por donde la expedición haya de salir del territorio nacional en caso de exportación, o a la de residencia del consignatario para el caso de importación.

Envases y precintos

Artículo 34.

Las armas reglamentadas de cualquier categoría y sus componentes esenciales acabados circularán en envases debidamente acondicionados para su seguridad durante el traslado.

Artículo 35.

1. Los envases para el comercio interior de armas de fuego no deberán contener más de 25 armas ni llevar armas cortas o largas de cañón estriado junto con escopetas de caza y asimiladas.
2. Los envases de armas de fuego para el comercio exterior pueden contener cualquier número de armas, siempre que ofrezcan suficientes garantías de seguridad.

Artículo 36.

Cada envase puede llevar cualquier número de piezas, salvo que constituyan conjuntos ensamblables que puedan formar armas completas, en cuyo caso habrá de respetarse el límite del apartado 1 del artículo anterior ; pero no pueden remitirse en un mismo envase ni reseñarse en la misma guía, armas o piezas que correspondan a distintos destinatarios.

Artículo 37.

Los envases de armas cortas o largas de cañón estriado, escopetas de caza y armas asimiladas han de ser precintados por las Intervenciones de Armas de la Guardia Civil, o por los comerciantes de armas autorizados, que se responsabilizarán de su contenido.

Artículo 38.

1. Las Intervenciones de Armas de fronteras exteriores de la Unión Europea, terrestres, marítimas y aéreas, por donde hayan de salir las expediciones de armas de territorio nacional, comprobarán los precintos y señales de los envases; los abrirán si tienen sospecha de que no son auténticos o han sido forzados; cotejarán la guía con la filial; se cerciorarán de que las armas son exportadas; y consignarán en las copias de las guías que reciban, el día

de salida, casa consignataria, lugar de destino en el extranjero, y buque, aeronave o medio de transporte en que se envía.

2. Remitirán directamente a la Dirección General de la Guardia Civil la copia de las guías.

Envíos de armas

Artículo 39.

1. Los envíos habrán de hacerse por ferrocarril o por empresas de transportes marítimas, aéreas o terrestres, debiendo efectuarse a través de empresas de seguridad siempre que excedan de 25 armas cortas o 50 armas largas.

2. En la misma forma, podrán ser remitidas armas de fuego por las Intervenciones de Armas de la Guardia Civil o con destino a las mismas.

3. Las fábricas y armerías autorizadas podrán realizar los transportes utilizando sus propios medios.

4. En ningún caso podrán hacerse envíos o transportes de armas cargadas ni de armas conjuntamente con cartuchería susceptible de ser utilizada con las armas transportadas.

Artículo 40.

1. Los responsables de empresas de seguridad, los transportistas y los jefes de estaciones de transportes no admitirán envases que contengan armas de las determinadas en el artículo 31.1 o componentes esenciales de las mismas, sin la presentación de la guía de circulación, que habrá de acompañar a la expedición, cuyo número harán constar en la documentación que expidan y en ésta el de aquélla, debiendo figurar la declaración del contenido, en la documentación y en el mismo paquete, en caracteres de suficiente claridad.

2. El despacho de las expediciones de armas tiene carácter preferente.

3. Los responsables de empresas de seguridad, jefes de estaciones y empresas de transportes deberán interesar la intervención de la Guardia Civil cuando fuera preciso a los fines de este Reglamento.

Artículo 41.

Cuando se trate de envíos destinados a Canarias, Ceuta o Melilla, la guía de circulación se remitirá a la Intervención de Armas del puerto o aeropuerto de embarque y, una vez que surta efectos en la misma, se enviará a la del lugar de destino.

Artículo 42.

1. Los fabricantes y comerciantes autorizados pueden facilitar a los cosarios o mandatarios hasta cinco armas de ánima lisa o asimiladas (categoría 3.ª.2 y 3), siempre que vayan amparadas con su correspondiente guía de circulación y con autorización escrita de aquéllos.

2. Al particular que desee adquirir una escopeta en localidad distinta a la de su residencia, la Intervención de Armas correspondiente a dicha localidad podrá expedir, a la vista del parte de venta y de la licencia E, una guía de circulación de aquélla. El interesado se presentará posteriormente, dentro de un plazo de diez días, en la Intervención de Armas de su residencia y solicitará la expedición de la correspondiente guía de pertenencia.

Recepción de expediciones

Artículo 43.

1. Las empresas de seguridad y de transportes, cuando reciban cualquier envío de armas lo entregarán a la Intervención de Armas de la Guardia Civil o, en su caso, a los armeros destinatarios.

2. Si por error se encontrasen las armas circulando en lugar que no sea el que corresponda, bastará para la remisión a su destino que la Intervención de Armas de la Guardia Civil lo autorice en la misma guía.

3. Cuando los envíos hubiesen de ser reexpedidos a otros puntos del territorio nacional distintos de los consignados en las guías de circulación, se librarán nuevas guías con referencia a la filial recibida.

4. En los supuestos en que no se produzca la recepción de las expediciones, tanto si se trata de comercio interior e intracomunitario como de importaciones o exportaciones, se procederá en la forma prevenida en los artículos 168 y 169.

Artículo 44.

1. Cuando los particulares que sean destinatarios de envíos de armas reciban comunicación del remitente de haberles sido enviadas a la consignación de la Intervención de Armas, se presentarán en ésta provistos de la licencia o documento que les autorice para adquirirlas, a fin de retirarlas previa documentación de las mismas, firmando su recepción en la filial de la guía de circulación.

2. En los mismos supuestos, si los destinatarios son comerciantes autorizados, éstos se harán cargo de la guía de circulación que acompañó a la expedición, así como de las armas, efectuando los correspondientes asientos de entrada en los libros del establecimiento, remitiéndola después a la Intervención de Armas.

Sección 2. Comercio interior

Publicidad

Artículo 45.

1. Las armas de las categorías 1.ª y 2.ª sólo podrán ser objeto de publicidad en revistas, catálogos o folletos especializados. Podrán figurar en los anuncios las representaciones gráficas, las características del arma y los datos referentes a fabricante, vendedor y, en su caso, representante.

2. Queda prohibida la exhibición pública de armas de fuego y de reproducciones de las mismas, salvo en las ferias o exposiciones comerciales o en los establecimientos autorizados, de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento.

[. . .]

CAPÍTULO III

Medidas de seguridad en fabricación, circulación y comercio

[. . .]

Artículo 82.

1. En los transportes de armas de fuego, la Intervención de Armas que expida la preceptiva guía de circulación fijará, teniendo en cuenta las instrucciones generales dictadas por la Dirección General de la Guardia Civil, las medidas y condiciones de seguridad que deberá cumplir cada expedición.

2. En cualquier caso, a las empresas de seguridad, a los servicios de ferrocarriles y a las demás empresas de transportes terrestres, marítimos y aéreos o, en su caso, a los propios fabricantes o comerciantes, les corresponde, en cuanto a la seguridad de los envíos a que se refieren los artículos 39 y 40, la responsabilidad derivada del servicio de depósito y transporte ; debiendo adoptar las medidas necesarias para impedir la pérdida, sustracción o robo de las armas, y dar cuenta a la Guardia Civil siempre que tales pérdida, sustracción o robo se produjeran.

[. . .]

Artículo 84.

Se exceptúa de la anterior prohibición el almacenamiento en tránsito, dentro de locales cerrados de las empresas de seguridad o de las empresas de transporte, de armas cortas o

largas rayadas y escopetas o armas asimiladas, debidamente embaladas, por cada centro, dependencia o sucursal, de cuyo almacenamiento deberá tener previo conocimiento la Intervención de Armas. En todo caso, para tal almacenamiento los servicios y empresas mencionados deberán adoptar las medidas de seguridad necesarias, aprobadas por la Dirección General de la Guardia Civil, para evitar la pérdida, sustracción o robo de las armas.

[. . .]

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 1

Características y medidas de seguridad en galerías y campos de tiro.

A) GALERÍAS DE TIRO

Especificaciones

1. Puestos de tirador

a) Espacio para el tirador.

El tirador debe disponer de un espacio comprendido entre 1 y 1,5 metros de ancho, con una profundidad de 1,3 a 1,5 metros, según modalidades de tiro y calibre de las armas empleadas.

b) Pantallas de separación de tiradores.

Deben colocarse pantallas para separar los diversos puestos de tiro en evitación de accidentes debidos a la expulsión de los casquillos; sus dimensiones serán: Altura mínima, 2 metros; anchura, 1,5 metros; altura del suelo, menos de 0,70 metros.

c) Protección con marquesinas.

Tiene por misión la limitación del ángulo de tiro, siendo sus medidas ideales: Altura del extremo más bajo, 2 metros; longitud, de 2,5 a 3 metros, limitando el ángulo de tiro a 40 grados para evitar la excesiva altura del primer parabalas. Deben estar protegidas contra la penetración de la munición empleada. Pueden ser de:

1. Hormigón recubierto con madera para evitar rebotes.
2. Madera de 4 centímetros de espesor, como mínimo, más una chapa de hierro de 2 milímetros, si solo se emplea 22. Si se emplea otra munición, ver tabla de penetraciones adjunta.

d) Protección de cristaleras.

Deben estar fuera de la línea de tiro. De prever posibilidad de impacto serán antibala del espesor adecuado a la munición a emplear, ver tabla adjunta de cristales de seguridad.

e) Piso adecuado.

El piso debe ser plano, horizontal en todas las direcciones y rugoso para evitar deslizamientos, ya que un resbalón del tirador puede provocar un disparo fortuito.

f) Mesa para colocar el arma y la munición.

Cada tirador dispondrá de una mesa situada en la parte delantera del puesto de tirador para colocar el arma y la munición. Sus dimensiones serán de unos 50 por 50 centímetros y una altura de 70 a 100 centímetros. Su objeto es que el arma allí depositada siempre esté con el cañón hacia el campo de tiro.

g) Puertas de acceso directo.

No es recomendable que existan puertas que abran directamente a la sala de tirador que puedan cerrarse violentamente, pues el ruido que producen puede dar lugar a un disparo involuntario.

h) Iluminación adecuada.

Es recomendable luz cenital natural o artificial con difusores para no producir deslumbramientos o brillos molestos para el tirador.

i) Insonorización.

Es muy conveniente, sobre todo en aquellas galerías completamente cerradas, pues la reverberación que producen los disparos, pese a usar normalmente cascos, puede producir disparos fortuitos. A título de ejemplo, una buena insonorización puede conseguirse con 100 milímetros de planchas de fibra de vidrio recubiertas con panel perforado.

j) Caja fuerte o cámara acorazada.

Han de tenerla todas aquellas galerías en que queden depositadas armas y municiones, antes o después de las tiradas.

2. Parabalas

Son aquellas pantallas que se colocan a lo largo del campo de tiro y deben interceptar con toda seguridad cualquier trayectoria que trate de salirse de los límites del campo.

a) Espesor de acuerdo con la munición empleada.

Lo ideal es que sean de hormigón armado de 20 centímetros, cubierto siempre con madera por la parte del impacto para evitar los rebotes. Pueden hacerse también de:

1. Bovedilla rellena de arcilla o arena, recubiertas de madera cuando no se emplea munición superior al 38 con bala no blindada.
2. No es recomendable parabalas solamente de madera, aunque su espesor sea el adecuado a la munición, ya que se deterioran fácilmente perdiendo su eficacia.
3. En caso de duda pueden completarse con una chapa de hierro.

b) Altura adecuada con margen de seguridad.

La altura deberá ser tal, que la trayectoria más desfavorable (normalmente es la de posición tendido, si se practica esa modalidad) deberá incidir en un parabalas con un margen de seguridad al menos de 50 centímetros del borde superior. Cuando los parabalas no cubran las trayectorias desde la posición de tendido, por no practicarse esta modalidad, es muy conveniente colocar un muro de ladrillo separando los puestos de tirador del campo de tiro y de una altura tal que corte cualquier trayectoria que desde el suelo pueda salirse del campo.

c) Número y altura de acuerdo con paramentos laterales.

1. Los parabalas deben estar distribuidos a lo largo del campo de tal forma, que una trayectoria tangente a cualquiera de ellos por su parte inferior, deberá incidir en el siguiente con un margen de seguridad de 50 centímetros.
Su número depende mucho de las condiciones particulares de cada campo, así como de la altura de la marquesina y la situación del primer parabalas, ya que estos dos elementos limitan los posibles ángulos de tiro.
Su anchura será la de la galería y soportada por el menor número de pilares posible.
2. A título orientativo, si el primer parabalas está entre 8 y 10 metros, será suficiente:

Galería de 25 metros: De 1 a 2 parabalas.
Galería de 50 metros: De 2 a 3 parabalas.
Galería de 100 metros: De 3 a 4 parabalas.
Galería de 200 metros: De 5 a 6 parabalas.

d) Altura y contextura de paramentos laterales.

1. Los paramentos laterales deben tener una altura tal que eviten la salida lateral de las balas del campo y que alguna bala al rebotar sobre ellos se salga por el parámetro opuesto.
2. Su construcción y la situación de accesos deben ser tales que impidan con seguridad la entrada de personal al campo durante las tiradas.
3. Si son hechos de desmonte, estarán cubiertos de tierra blanda plantada con césped y plantas que sujeten la tierra.

4. Si son de obra de fábrica, deberán preverse los posibles rebotes, cubriendo con madera, al menos, su última parte. Se supone que una bala de plomo puede rebotar cuando incide con un ángulo menor de 20 grados.
5. Su espesor estará de acuerdo con la munición a emplear.
6. Deben preverse los rebotes que puedan salirse fuera de los límites del campo. Para ello:

Los parabalas en altura estarán protegidos con madera por la parte de los impactos.
Los paramentos laterales estarán protegidos con madera, al menos, en las partes en que se prevé que los rebotes puedan salirse del campo.
Para evitar los rebotes sobre el suelo, deberá tener, uniformemente repartidos, promontorios de tierra de 0,50 metros de alto por 0,50 metros de ancho, con una longitud análoga a la anchura del campo, plantados de césped para evitar su desmoronamiento.

e) Protección de columnas.

Los parabalas, marquesinas de blancos, etc., deberán tener el mínimo número de columnas que su construcción permita.
En caso de que existiesen:

1. Serán cuadradas, nunca redondas ni con bordes redondeados, y colocadas de tal forma que los impactos incidan sobre superficies planas perpendiculares a la línea de tiro.
2. Estarán siempre protegidas con madera para evitar rebotes.
3. No se permitirá ningún tipo de tirante metálico de sujeción de los elementos del campo en los que pueda incidir y desviar algún disparo.

f) Mantenimiento de las protecciones contra los rebotes.

Las protecciones de madera, suelen deteriorarse rápidamente, bien por efecto de los disparos, bien debido a las inclemencias del tiempo, perdiendo su eficacia como protección.

1. Se deben proteger con tejadillos siempre que sea posible.
2. Se deben colocar de forma que su reposición sea fácil.

3. Espaldones

Son aquellos elementos destinados a detener los proyectiles disparados en el campo o galería de tiro y pueden ser:

1. Naturales, aprovechando la configuración del terreno.
2. De tierra en talud a 45 grados.
3. De muro con tierra en talud de 45 grados.
4. De muro con recubrimiento de troncos.

a) Anchura.

Necesariamente deben cubrir todo el ancho de la galería.

b) Altura mínima. La altura mínima exigida es:

1. Si es natural o fabricado con tierra amontonada formando un doble talud, su altura deberá sobrepasar 1,50 a 2 metros la trayectoria más desfavorable.
2. Si es de muro con tierra en talud, éste deberá sobrepasar 0,50 metros la trayectoria más desfavorable y el muro de contención que sobresalga de esta altura estará cubierto de madera.

c) Relación con la penetración de las armas.

1. Si es de tierra, la trayectoria más desfavorable deberá tener un recorrido de detención de al menos 1,5 metros.
2. Si es de muro con tierra en talud, el muro será de un espesor tal que por sí solo pueda detener un impacto del máximo calibre que se emplee.
3. Si es de muro recubierto de troncos, habrá que calcularlo con un gran margen de seguridad ya que la madera se deteriora muy rápidamente, sobre todo en la línea de dianas;

siendo un buen complemento, en caso de duda, proteger el muro en esa zona con una chapa de hierro de 5 a 10 milímetros.

A título orientativo, una bala de 7,62 milímetros a 83 m/s, requiere un espaldón de hormigón de 24 centímetros, contando el margen de seguridad.

d) Espaldones hechos con materiales que producen rebotes.

1. Los taludes de tierra deberán estar recubiertos de tierra vegetal desprovista de piedras.
2. Los muros de contención que sobresalgan del talud, deberán cubrirse con madera. Es un buen complemento terminar el muro en una cornisa que evita la salida de algún rebote o guijarro de la tierra proyectado por el impacto.

e) Desmoronamiento producido por las inclemencias del tiempo.

Si es de tierra en doble talud, tendrá en su parte superior una zona plana de al menos 0,5 metros. En cualquier caso, todos los hechos con tierra, estarán recubiertos con césped o plantas de raíces largas que sujeten la tierra.

f) Protección del paso de personas.

Debe protegerse con toda seguridad el paso de personas a través del espaldón.

1. Si es de doble talud, tendrá un cerramiento por su parte trasera, bien de fábrica, bien de tela metálica. Se suele plantar la parte trasera del espaldón con plantas espinosas que a la par que sujetan la tierra, tienen un efecto disuasorio adicional.
2. Si tiene muro de contención, su altura por la parte trasera deberá ser como mínimo de 2,5 metros sobre el terreno.

4. Línea de blancos

a) Protección de los sirvientes.

1. Su construcción deberá ser subterránea, de hormigón, de un espesor mínimo de 10 centímetros. Es muy conveniente que tenga un voladizo de 70 a 80 centímetros que lo cubra parcialmente.
2. La parte del foso en la dirección del espaldón puede ser de tierra con inclinación natural, o de hormigón, y ha de cumplir las siguientes condiciones:

1. Nunca hará de espaldón que deberá estar como mínimo a 5 metros.
2. Su altura no será superior a la pared más próxima a los puestos de tirador.
3. Las dimensiones serán: Altura superior a 2 metros y ancho de 1,5 a 2 metros.

b) Protección contra rebotes.

Deberá colocarse un talud de tierra de aproximadamente 1 metro de alto que proteja el techo del foso de blancos de los impactos y eviten el rebote, a la par que cubra las trayectorias que incidan sobre las partes metálicas de los soportes de blancos.
La pared más próxima a los blancos será más baja o como máximo de la misma altura que la más próxima a los puestos de tirador, precisamente para que ningún impacto pueda incidir sobre ella y dañar a los sirvientes.

c) Acceso seguro.

Los fosos de tirador deben ocupar todo el ancho de la galería y su acceso deberá ser subterráneo y lateral por fuera del límite de los paramentos laterales.
Si estas dos soluciones no fueran posibles, deberá tener ineludiblemente un sistema eléctrico fiable de señales luminosas o acústicas, que no permita el tiro cuando hay personas en el campo.

5. Instalación eléctrica

Aunque una instalación eléctrica mal protegida no afecta directamente a la seguridad de las personas, sí indirectamente, ya que un cortocircuito motivado por un disparo puede dar

lugar a algún disparo fortuito de los tiradores. Por tanto, toda la instalación eléctrica deberá ser subterránea o colocada en lugares protegidos de los impactos. Los focos de iluminación de blancos y de iluminación general estarán protegidos por los parabalas o por parabalas especialmente colocados para su protección.

Criterio de evaluación

Una vez analizados todos los puntos anteriormente expresados y evaluados conjuntamente, la galería reúne las debidas condiciones de seguridad cuando:

a) Existe la certeza de que ninguna bala pueda salirse de los límites de la galería.
b) Las protecciones son las adecuadas al máximo calibre a usar.
c) Ninguna persona puede ser alcanzada durante las tiradas por un disparo entre los puestos de tirador y el espaldón.

B) CAMPOS DE TIRO

1. Zona de seguridad

a) La zona de seguridad es la comprendida dentro de un sector circular de 45 grados a ambos lados del tirador y 200 metros de radio, distribuido en las siguientes zonas:

1. Hasta 60 metros, zona de efectividad del disparo.
2. Hasta 100 metros, zona de caída de platos o pichones.
3. Hasta 200 metros, zona de caída de plomos sin ninguna efectividad pero sí molestos. Esta zona puede disminuirse según las características del terreno, por ejemplo, si está en pendiente ascendente, o tiene espaldón natural.

b) La zona de seguridad debe estar desprovista de todo tipo de edificaciones y carreteras por donde puedan transitar personas, animales o vehículos y que no pueda ser cortado al tránsito durante las tiradas.
c) En caso de practicarse las modalidades de tiro «Skeep» o recorrido de caza, la zona de seguridad se calculará a partir de los diversos puestos de tirador y los posibles ángulos de tiro.
d) En caso de no ser los terrenos de la zona de seguridad propiedad de la Sociedad de Tiro al Plato deberá obtenerse el consentimiento escrito de los propietarios de las fincas incluidas en dicha zona, autorizando la caída de pichones, platos y plomos durante las tiradas.
e) La zona de seguridad no debe estar cruzada por líneas aéreas, eléctricas o telefónicas, sobre las que puedan incidir los pichones, platos o plomos.

2. Protección de las máquinas lanzadoras

Las máquinas lanzadoras así como sus sirvientes deben estar protegidos dentro de una construcción subterránea de techo de hormigón, ya que sus sirvientes estarán siempre dentro de la línea de tiro.
La cota del nivel superior del forjado del techo debe corresponder a la. 0,00 respecto de la de los puestos de tiro.

3. Protección de los espectadores

La zona reservada a los espectadores deberá estar a la espalda de los tiradores y los accesos al campo serán por la parte trasera o como máximo perpendicular a la línea de tiro. En caso de duda, se colocarán unas pantallas laterales al tirador que limiten el ángulo de tiro.

4. Cierre o señalización

Lo ideal es que el campo con su zona de seguridad esté vallado en todo su perímetro. Este supuesto no ocurre con mucha frecuencia ya que en la mayoría de los casos están instalados en terrenos comunales que no se pueden cerrar, en cuyo caso se exigirá:

a) Que durante las tiradas se cierre la zona de seguridad mediante vallas enrollables de alambre.

b) Que a lo largo del perímetro de seguridad y cada 50 metros, como mínimo, se coloquen carteles indicativos bien visibles de la existencia del campo y banderolas rojas cuando hay tiro.

c) Que durante las tiradas, se cierren todos los caminos o pistas forestales que atraviesen la zona de seguridad, no permitiendo el paso de persona ni por supuesto su permanencia dentro de la zona de seguridad.

d) Por ser en este último supuesto las señalizaciones de carácter no perdurable, se hará constar expresamente en las autorizaciones que las tiradas y los entrenamientos estarán condicionados a la comprobación por la Guardia Civil de la existencia de aquéllas, así como que se han cerrado al tráfico todos los caminos, carreteras y accesos que atraviesen la zona de seguridad.

Criterio de evaluación

Un campo de tiro reúne condiciones de seguridad cuando, examinados cada uno de los puntos anteriores y todos en conjunto:

a) Ninguna persona que ha cumplido con las señalizaciones de seguridad impuestas durante la tirada puede ser alcanzada entre los puestos de tirador y el límite del campo.

b) Las señalizaciones son claras, bien visibles y no ofrecen ninguna duda.

C) CANCHAS DE LA MODALIDAD DEPORTIVA RECORRIDOS DE TIRO

La cancha de la modalidad de recorridos de tiro es el espacio que, con las características técnicas y medidas de seguridad que se indican en este apartado, se encuentra delimitado, señalizado y autorizado para la práctica de ejercicios de recorridos de tiro en las modalidades y con las armas reguladas en la Orden INT/96/2002, de 11 de febrero, por la que se determinan las armas que, amparadas con licencias de armas «F», son consideradas de concurso, y las que, reuniendo las características de las armas de concurso, estén amparadas con las licencias de armas tipo A y con las licencias tipo E sólo para las armas de la categoría 3.ª1.

Su configuración y construcción deberán garantizar que ningún proyectil pueda salir de sus límites, que las protecciones sean las adecuadas al máximo calibre de las armas a emplear y que ninguna persona pueda ser alcanzada durante el desarrollo de los ejercicios por un disparo entre la posición de los tiradores y el espaldón, siempre que se respeten las normas de la modalidad de tiro en lo relativo a la construcción de ejercicios y la ejecución de los mismos de acuerdo con el Reglamento Técnico Oficial de la Real Federación Española de Tiro Olímpico.

1. Condiciones técnicas y de seguridad

1.1 Canchas cerradas.

Las canchas cerradas son aquellas que se encuentran delimitadas en su totalidad por paredes laterales, espaldón, frontal y techo. Las canchas cerradas reunirán las siguientes características:

a) Dimensiones.

Las canchas tendrán una distancia superior a 10 metros de largo, 5 metros de ancho y 2,5 metros de altura. Si la cancha fuere a utilizarse para competiciones, entrenamientos o cursos con rifles y escopetas con cartuchos de bala tendrá una longitud, anchura y altura superior a 50 metros, 10 metros y 2,5 metros, respectivamente.

b) Puertas de acceso.

Las puertas sólo permitirán el acceso por detrás de la línea de tiro o perpendicularmente a ella y estarán ubicadas en un lugar en el que los proyectiles no puedan incidir en ellas.

Las puertas de acceso abrirán hacia afuera, dispondrán de un sistema de retención que evite su cierre violento y serán del tamaño suficiente para el paso por ella del material

auxiliar y equipos de emergencia. Podrán ser de una o de dos hojas, normalizadas y con un sistema anti-pánico.

Las puertas de acceso, así como las puertas de servicio si existieran, estarán fabricadas de chapa metálica de 1,5 centímetros de espesor mínimo, Con material aislante y absorbente acústico en su interior, con revestimiento exterior y cierre de presión mediante leva que impedirá que el ruido producido en el interior se filtre hacia el exterior.

c) Paramentos o cerramientos laterales.

En todo caso el espesor y naturaleza de los materiales utilizados serán suficientes para detener y absorber los proyectiles y evitar rebotes.

Los paramentos laterales serán de muro de hormigón armado de al menos 25 centímetros de espesor.

El revestimiento interior de las paredes estará compuesto de recubrimiento de pared con material de aislamiento acústico y cobertura de las paredes mediante rastrel de madera y panel de aglomerado y planchas exteriores sobre el conjunto de pared y forrados de caucho balístico anti-rebote de al menos 5 centímetros de espesor.

d) Techo.

El revestimiento del techo será similar al de las paredes, estando en todo caso las estructuras que lo soportan recubiertas de material balístico anti-rebote con terminación en poro abierto de 5 centímetros de espesor como mínimo.

e) Suelo.

El piso o suelo será plano, horizontal y de material no resbaladizo o que pueda provocar la caída del tirador durante su desplazamiento.

El material del suelo debe absorber los impactos en todas direcciones, y en ningún caso podrá ser de cemento, hormigón o cualquier otro material duro o contener elementos susceptibles de producir rebotes.

f) Columnas.

Si existiesen, serán cuadradas, nunca redondas ni con bordes redondeados, y colocadas de tal manera que los impactos incidan sobre superficies planas perpendiculares a la línea de fuego. Estarán siempre protegidas con material anti-rebote de 5 centímetros de espesor mínimo.

No se permitirá ningún tipo de tirante metálico de sujeción de los elementos de la cancha en los que puedan incidir los proyectiles y ser desviados.

g) Espaldón.

El espaldón tiene por objeto detener los proyectiles disparados en la cancha y deben cubrir todo su ancho. En todo caso, su espesor y características serán los adecuados al máximo calibre a emplear, debiendo detener y absorber los proyectiles, sin producir rebotes ni desprendimientos de esquirlas, así como impedir la producción de plomo en suspensión. El espaldón podrá ser de:

– Cortina de caucho. Podrá estar compuesto por una cortina de caucho anti-fragmentos seguida de dos hileras de láminas de caucho, suspendidas y entrecruzadas entre sí 45 grados, favoreciendo el rozamiento del proyectil y por tanto la pérdida de energía del mismo. Este sistema permite que el proyectil no se deforme y minimiza el riesgo de la presencia de elementos pesados, como el plomo, en estado volátil.

Las dimensiones de las láminas y su constitución serán tales que permitan el fácil y sencillo mantenimiento mediante sustituciones parciales de las zonas más dañadas.

Detrás de las láminas de caucho habrá una pared de 25 centímetros de grosor de hormigón armado con una chapa de acero de al menos 1 centímetro de espesor y dureza de al menos 450 brinell, con la finalidad de parar los proyectiles que pudieran atravesar el espaldón.

La parte inferior de la línea estará protegida por chapa de acero de, como mínimo, 1 centímetro de espesor y dureza de 450 brinell, recubierta de placas de caucho de 0,5 centímetros de espesor.

Cuando se disponga de elementos auxiliares de tiro y los equipos se encuentren fijos al suelo de la cancha, deberá instalarse una barrera de protección para dichos elementos. Esta barrera será de ladrillo, hormigón o similar con un espesor mínimo de 25 centímetros y 50 centímetros de altura. Por la cara de impacto, dispondrá de recubrimiento preferente de caucho balístico o bien otro material anti-rebote de al menos 5 centímetros de espesor.

– Talud de arena. Tendrá una inclinación de 45 grados respecto al plano horizontal (suelo) y el volumen mínimo necesario será el correspondiente para una profundidad de al menos 3 metros que permita asegurar la parada de proyectiles.

La parte inferior podrá disponer de un muro de contención de 50 cm de altura mínima, para retener la tierra o arena y que mantenga la inclinación. Dicho muro será de hormigón armado de, al menos, 25 cm de espesor, recubierto de material anti-rebote de al menos 5 cm. De no existir, los responsables de la instalación deberán remontar el material de construcción del espaldón las veces que sea necesarias para mantener las alturas y profundidad que se citan en esta orden.

– Talud de bloque de caucho. Compuesto de bloques de caucho reciclado de tamaño variable, con una profundidad comprendida entre 3 y 4 metros, de forma que garantice la parada de los proyectiles.

h) Iluminación.

Las canchas cerradas contarán con la luz que sea necesaria y estar dispuesta de forma que no produzca deslumbramiento y permita visibilidad homogénea de toda la cancha sin que existan zonas de sombra. Se instalará igualmente un alumbrado de emergencia y señalización convenientemente distribuido que incluya las puertas de salida.

Los puntos de iluminación, sus canalizaciones, conducciones y otros sistemas expuestos al tiro deberán estar protegidos contra los posibles impactos.

i) Insonorización.

El sistema de insonorización deberá evitar los efectos eco-multiplicadores del nivel sonoro, para lo cual los paramentos que la constituyan estarán recubiertos de material fonoabsorbente de fácil limpieza que dificulten el depósito de residuos de pólvora no quemada. El nivel sonoro permitido en las mismas se ajustará a la normativa en materia de contaminación acústica.

j) Sistema de ventilación.

Un sistema de ventilación de impulsión y extracción, que permita la renovación total del volumen de aire al menos de 25 veces a la hora. El aire en el circuito de impulsión se proyectará de forma laminar y uniforme hacia el espaldón, distribuido por zonas a lo largo y ancho de la cancha. En el circuito de extracción, las tomas de aire se instalarán en la zona próxima al espaldón y distribuidas uniformemente a lo ancho de la cancha.

k) Delimitación de zonas.

La zona de tiradores y del personal técnico, la zona de seguridad para manipulación de armas, así como la zona de espectadores, separada y situada detrás del espacio reservado a las demás, se encontrarán delimitadas y señalizadas.

2.2 Canchas abiertas.

Las canchas abiertas son aquellas que disponen al menos de espaldón y paramentos laterales. Las canchas abiertas reunirán las siguientes características:

a) Orientación.

La cancha tendrá una orientación que permita cumplir los criterios de evaluación del apartado 3. Si la orientación de la cancha pudiera producir deslumbramientos, el personal técnico del ejercicio podrá establecer la obligatoriedad de usar equipos de protección individual como viseras o gafas con protección solar.

b) Dimensiones.

En todo caso, las canchas tendrán unas medidas superiores a 10 metros de largo y 5 metros de ancho. En caso de utilizar escopetas con cartuchos de bala o rifles, la cancha tendrá una longitud y una anchura superiores a 50 y 10 metros, respectivamente.

c) Perímetro de seguridad.

El perímetro de seguridad es el área que rodea al espaldón y paramentos laterales de la cancha o conjunto de canchas de tiro, con el fin de evitar el acercamiento de personas hasta sus bordes con el consiguiente peligro de ser alcanzados. Este perímetro sólo será exigible en aquellas galerías excavadas en el terreno en el que la cota de los puestos de tirador es inferior a la del terreno en que se ubica.

Con carácter general, será una franja de al menos 5 metros de anchura a partir del espaldón y de los paramentos laterales. El perímetro de seguridad debe estar vallado o delimitado, durante las tiradas, con postes y alambre de una altura no inferior a 1,5 metros para impedir el paso a la instalación y contar con carteles indicativos de prohibido el paso cada 15 metros.

Las distancias del perímetro de seguridad podrán variarse por la Intervención Central de Armas y Explosivos cuando, de forma fundamentada, las condiciones orográficas del terreno aconsejen ampliar o disminuir la distancia para garantizar la seguridad de las personas durante la práctica del tiro.

d) Accesos y puertas.

La construcción y la situación de accesos al interior de las canchas deberán ser tales que impidan la entrada del personal durante las tiradas fuera de los puntos habilitados.

El acceso del personal a la cancha de tiro será por detrás de la línea de tiro o perpendicularmente a ella y siempre tras la zona de tiro y zona de seguridad de las canchas.

En todo caso las puertas, si existieran, estarán fuera de la zona de tiro sobre las que puedan incidir de forma directa los proyectiles.

Las puertas podrán ser de una o dos hojas, con sistema anti-pánico y con un sistema de retención que evite el cierre violento de las mismas.

Las puertas de servicio, si existieran, dispondrán de revestimiento de material anti-rebote por la parte susceptible de recibir impactos. Estas puertas no se podrán abrir desde el exterior.

e) Piso o suelo.

El piso o suelo debe ser de un material que absorba los impactos, plano y horizontal en todas direcciones. En ningún caso podrá ser de cemento, hormigón o cualquier otro material duro o contener elementos susceptibles de producir rebotes. Tampoco podrán ser de material resbaladizo que pueda provocar la caída del tirador durante su desplazamiento.

f) Columnas.

En caso de que existiesen, serán cuadradas, nunca redondas ni con bordes redondeados y colocadas de tal manera que los impactos incidan sobre superficies planas perpendiculares a la línea de tiro. Estarán siempre protegidas con material anti-rebote de 5 centímetros de espesor como mínimo. No se permitirá ningún tipo de tirante metálico de sujeción de los elementos de la cancha en los que puedan incidir los proyectiles y ser desviados.

g) Parabalas transversales.

Los parabalas transversales son aquellas pantallas que se colocan a lo largo de la cancha de tiro, que limitan el ángulo de tiro con el fin de interceptar cualquier trayectoria que trate de salir de la cancha.

En todo caso, su espesor y naturaleza serán suficientes para absorber y detener los proyectiles de acuerdo con los calibres a emplear y estarán recubiertos con material absorbente de espesor o grosor suficiente para evitar rebotes en el lugar de impacto.

Su anchura será la de la cancha y estarán soportados por el menor número de columnas posible y la altura deberá ser tal que la trayectoria más desfavorable desde la posición del tirador deberá incidir en un parabalas con un margen de seguridad de al menos 50 centímetros del borde superior de cada parabalas.

El número de parabalas y su distribución a lo largo de la cancha será de un parabalas cada 25 metros, cuando la distancia de disparo entre el tirador y el blanco sea superior a los 25 metros.

h) Paramentos o cerramientos laterales.

Los paramentos o cerramientos laterales tienen por objeto evitar que el proyectil pueda salir de los límites de la cancha por sus laterales. En todo caso, su altura, espesor y naturaleza serán suficientes para absorber, detener los proyectiles y evitar rebotes.

Su altura no podrá ser inferior a 2,5 metros.

Los paramentos laterales contarán con una zona de seguridad, como mínimo de 1 metro, medidos desde la cúspide hacia el suelo, zona no impactable, a la que no se podrá orientar la trayectoria de los proyectiles.

Los paramentos laterales podrán ser:

– Naturales. Aprovechando la configuración del terreno. Su espesor será suficiente para absorber y detener los disparos y su anchura no podrá ser inferior a 5 metros para la modalidad de fusil y escopeta con cartucho con bala e inferior a 3 metros para el resto de modalidades.

– Tierra en doble talud. Tierra compactada, comprimida o prensada formando un doble talud con al menos 3 metros de ancho en la base y 1,5 metros en la parte superior, a excepción de los ejercicios de tiro con rifle o escopeta con cartucho de bala en que se exigirán 5 metros de ancho en la base y 2 metros en la base superior.

La parte inferior podrá disponer de un muro de una altura mínima, adecuada para retener la tierra o arena y que mantenga la inclinación. Dicho muro será de un espesor adecuado para la munición que se utilice y estará, recubierto de material anti-rebote. De no existir, los responsables de la instalación deberán remontar el material de construcción del paramento las veces que sea necesarias para mantener las alturas y profundidad que se citan en esta ITC.

La trayectoria más desfavorable debe tener un recorrido de detención de al menos 1,5 metros.

– Fábrica o construcción. Realizado con muro de hormigón de al menos 25 centímetros de espesor, recubierto de goma, madera o cualquier otro material absorbente o anti-rebote de al menos 5 centímetros de grosor.

i) Espaldón.

El espadón tiene por objeto detener los proyectiles disparados en la cancha y debe cubrir todo su ancho. En todo caso, su espesor y características serán los adecuados al máximo calibre a emplear, debiendo detener y absorber los proyectiles, sin producir rebotes ni desprendimientos de esquirlas, ya sea natural o artificial.

Su altura mínima será de 4 metros, salvo para las canchas en los que se realicen ejercicios con rifle o escopeta con cartucho de bala en las que su altura mínima será de 10 metros.

El espaldón dispondrá de una zona de seguridad como mínimo de 2 metros, medidos desde la cúspide hacia el suelo, zona no impactable a la que queda prohibido orientar las posibles trayectorias de los proyectiles.

El espaldón podrá ser:

– Natural. Aprovechando la configuración del terreno. Su anchura no podrá ser inferior a 5 metros para la modalidad de rifle y escopeta con cartucho con bala, y a 3 metros para el resto de modalidades.

– Tierra en doble talud. Tierra compactada, comprimida o prensada formando un doble talud con una anchura no inferior a 3 metros en la base y 1,5 metros en la parte superior, salvo que se realicen los ejercicios de tiro con rifle o escopeta con cartucho de bala en que se exigirán al menos 5 metros de ancho en la base y 2 metros en la parte superior.

La parte inferior podrá disponer de un muro de contención de 50 cm de altura mínima, para retener la tierra o arena y que mantenga la inclinación. Dicho muro será de hormigón armado de, al menos, 25 cm de espesor, recubierto de material anti-rebote de al menos 5 cm de grosor. De no existir, los responsables de la instalación deberán remontar el material de

construcción del espaldón las veces que sea necesarias para mantener las alturas y profundidad que se citan en esta ITC.

La trayectoria más desfavorable debe tener un recorrido de detención de al menos 2 metros.

– Muro con tierra en talud. Realizado con muro de hormigón armado de al menos 25 centímetros de espesor con talud de tierra o arena en 45.º de inclinación. El volumen mínimo necesario será el correspondiente para una profundidad de al menos 5 metros para disparos con rifles y escopetas con cartucho de bala y 3 metros para el resto de modalidades.

La parte inferior podrá disponer de un muro de contención de 50 cm de altura mínima, para retener la tierra o arena y que mantenga la inclinación. Dicho muro será de hormigón armado de, al menos, 25 cm de espesor, recubierto de material anti-rebote de al menos 5 cm de grosor. De no existir, los responsables de la instalación deberán remontar el material de construcción del espaldón las veces que sea necesarias para mantener las alturas y profundidad que se citan en esta ITC.

– Muro de construcción. Realizado con hormigón armado de al menos 30 centímetros de espesor recubierto de material anti-rebote de 10 centímetros de espesor como mínimo.

Para muros de hormigón armado de espesor inferior al indicado se complementará con una chapa de acero de al menos 1 centímetro de espesor y dureza 500 brinell.

– Talud de bloque de caucho. Compuesto de bloques de caucho reciclado de tamaño variable, con una profundidad comprendida entre 3 y 4 metros.

j) Delimitación de zonas.

La zona de tiradores y del personal técnico, la zona de seguridad para manipulación de armas, así como la zona de espectadores que estará separada y situada detrás del espacio reservado a las demás, se encontrarán delimitadas y señalizadas.

k) Elementos naturales o artificiales.

Las canchas deberán tener los suficientes elementos naturales o artificiales para evitar que ningún proyectil pueda salir de sus límites, siempre y cuando se cumplan los procedimientos señalados en la normativa vigente en cuanto a normas de seguridad y diseño de ejercicios.

Los neumáticos podrán utilizarse siempre para proteger u ocultar parte del ejercicio o blancos, pero nunca por sí solos podrán constituir espaldón o paramento lateral. Se prohíbe la utilización de neumáticos de camión en la zona de impactos de cualquier cancha.

l) Blancos y trayectorias.

Sólo podrán usarse los blancos aprobados por los Reglamentos Técnicos oficiales de las diferentes modalidades de tiro de la Real Federación Española de Tiro Olímpico, con las condiciones y especificaciones que éstos establezcan.

La ubicación de los blancos será de forma tal que se encuentre siempre en su parte trasera un elemento que absorba el impacto e impida rebotes. Esta protección posterior de los blancos debe dejar un margen de seguridad de al menos 15 centímetros por la parte superior y a ambos lados del mismo.

Los blancos deben estar colocados de modo tal que cuando se les dispare tal como están presentados, los tiradores no rompan los ángulos seguros de tiro. Se consideran ángulos de tiro seguros cuando la trayectoria probable que pueda describir el proyectil impacte en un blanco o finalice en zona de impacto del espaldón o paramento lateral por debajo de la línea de seguridad establecida para cada uno ellos.

En todo caso, queda prohibido dirigir el cañón del arma hacia una trayectoria que supere la línea de seguridad o zona de impacto del espaldón o paramento lateral.

En el caso de los blancos metálicos, se adoptarán las precauciones necesarias para que tiradores y árbitros se sitúen a la distancia que determinan los diferentes Reglamentos Técnicos Oficiales de recorridos de tiro de la Real Federación Española de Tiro Olímpico para cada una de sus modalidades.

Está prohibido el uso de blancos que pueden girar de canto o de lado cuando impacten en ellos los proyectiles.

3. Criterios de evaluación

Una vez establecidas las condiciones técnicas y de seguridad de los apartados anteriores, la construcción, configuración y medidas de seguridad de la cancha, siempre que se respeten las normas del Reglamento Técnico Oficial de la modalidad de tiro correspondiente de la Real Federación Española de Tiro Olímpico, deben garantizar los siguientes criterios de evaluación:

Que ningún proyectil puede salirse de los límites de la cancha.

Que ninguna persona puede ser alcanzada durante las tiradas por un disparo efectuado entre los puestos de tirador y el espaldón.

Que las protecciones son adecuadas al máximo calibre de las municiones que se utilicen al detener y absorber los impactos sin provocar rebotes.

4. Armas y municiones

Para las modalidades de recorridos de tiro sólo se utilizarán las armas de fuego que reúnan las características que establece la Orden INT/96/2022, de 11 de febrero. También podrán ser utilizadas aquellas armas que, reuniendo las características de las armas de concurso, estén amparadas con las licencias de armas tipo A y con las licencias tipo E sólo para las armas de la categoría 3.ª1.

Queda prohibido portar o usar más de un arma cargada durante la realización del ejercicio.

Las armas sólo se podrán usar o manipular bajo la supervisión del árbitro o técnico entrenador durante el desarrollo del ejercicio o en las áreas de seguridad establecidas al efecto.

La munición a utilizar será la determinada oficialmente por las disposiciones que regulan la modalidad de recorridos de tiro, salvo aquella que esté prohibida por el Reglamento de Armas o el Reglamento de Artículos Pirotécnicos y Cartuchería.

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 2

Normas y técnicas de inutilización de las armas de fuego para garantizar que las armas de fuego inutilizadas lo sean irreversiblemente

1. Objeto y ámbito de aplicación

De conformidad con el artículo 108 de este Reglamento, esta ITC tiene por objeto establecer las normas y técnicas de inutilización de las armas de fuego reglamentarias, a fin de garantizar que las modificaciones realizadas conviertan a todos sus componentes esenciales en permanentemente inservibles e impidan que puedan retirarse, sustituirse o modificarse de manera que el arma de fuego pueda reutilizarse de algún modo.

Esta ITC no será aplicable a las armas de fuego inutilizadas con anterioridad a su fecha de entrada en vigor, a menos que dichas armas de fuego sean transferidas a otro Estado miembro de la Unión Europea o comercializadas, incluida la transferencia gratuita, la herencia, el intercambio o el trueque.

Se asimilan al régimen de tenencia de las armas de fuego inutilizadas aquellas que han sido seccionadas longitudinalmente en todas sus piezas fundamentales dejando ver los mecanismos interiores y que se utilizan con el único propósito de enseñanza en los centros autorizados para ello.

2. Personas y entidades autorizadas a inutilizar armas de fuego

1. La inutilización de un arma de fuego sólo podrá ser realizada por un banco oficial de pruebas o por un armero autorizado por la Dirección General de la Guardia Civil. La inutilización de las armas de guerra o las de dotación de las Fuerzas Armadas, la Policía

Nacional y el Cuerpo de la Guardia Civil, se llevará a cabo por los Centros autorizados por el Ministerio de Defensa o los Servicios de Armamento de la Policía Nacional o de la Guardia Civil.

3. Verificación de la inutilización de las armas de fuego

Un banco oficial de pruebas autorizado por la Dirección General de la Guardia Civil u otra entidad verificadora designada por el Ministerio de Defensa, la Dirección de la Policía Nacional o la Dirección General de la Guardia Civil, en el caso de armas de guerra o de dotación de dichas Fuerzas o Cuerpos, verificará que la inutilización de las armas de fuego se ha llevado a cabo con arreglo a las especificaciones técnicas de esta ITC.

Si la entidad verificadora también está autorizada a inutilizar armas de fuego, la Dirección General de la Guardia Civil garantizará que dichas tareas y las personas que las llevan a cabo estén claramente separadas dentro de la entidad.

Las entidades verificadoras autorizadas comunicarán a la Dirección General de la Guardia Civil sus datos identificativos, su símbolo y los datos de contacto, al objeto de su integración en la página web de la Comisión europea.

4. Certificado de inutilización

Si la inutilización de un arma de fuego ha sido llevada a cabo de conformidad con las especificaciones técnicas establecidas en el anexo I, la entidad verificadora o banco oficial de pruebas autorizado deberá extender al propietario del arma un certificado de inutilización conforme al modelo que figura en el anexo III. Toda la información que conste en el certificado de inutilización deberá proporcionarse en castellano y en inglés.

El propietario de un arma de fuego inutilizada conservará el certificado de inutilización en todo momento. Si se comercializa el arma de fuego inutilizada, deberá ir acompañada del certificado de inutilización.

La Dirección General de la Guardia Civil y las entidades verificadoras llevarán un registro de los certificados de armas de fuego inutilizadas que se extiendan, en el que constará, al menos, la fecha de inutilización, número de certificado, el número de la autorización y número de documento de identidad del titular del arma y reseña de las armas de fuego que se inutilicen. Dicha información se conservará durante los plazos establecidos en el artículo 9 de este Reglamento.

5. Marcado de las armas de fuego inutilizadas

Las armas de fuego inutilizadas irán marcadas con un marcado único común de conformidad con el modelo establecido en el anexo II para indicar que han sido inutilizadas con arreglo a las especificaciones técnicas establecidas en el anexo I. La entidad verificadora fijará el marcado en todos los componentes esenciales modificados por la inutilización del arma de fuego de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Será claramente visible e inamovible.

b) Llevará la información del país en que se ha llevado a cabo la inutilización y de la entidad verificadora que la ha certificado.

c) Conservará el número o números de serie originales del arma de fuego.

Los Estados miembros reconocerán los certificados de inutilización extendidos por otro Estado miembro si dichos certificados cumplen los requisitos establecidos en esta ITC.

6. Medidas de inutilización adicionales

La Dirección General de la Guardia Civil podrá introducir medidas adicionales para inutilizar armas de fuego que vayan más allá de las especificaciones técnicas establecidas en el anexo I, previa notificación a la Comisión europea.

La Dirección General de la Guardia Civil podrá exigir la prueba de que las armas de fuego inutilizadas que se vayan a transferir a su territorio cumplen dichas medidas adicionales.

ANEXO I

Especificaciones técnicas para la inutilización de armas de fuego

1. Las operaciones de inutilización que deben realizarse para que las armas de fuego inutilizadas lo sean irreversiblemente se definen mediante tres cuadros:

a) En el cuadro I figuran los distintos tipos de armas de fuego.
b) En el cuadro II se establecen los principios generales que deben seguirse al inutilizar irreversiblemente las armas de fuego.
c) En el cuadro III se describen las operaciones específicas por tipo de arma de fuego que deben realizarse para inutilizar irreversiblemente las armas de fuego.

2. Las especificaciones técnicas para la inutilización de las armas de fuego deben impedir la reactivación de las armas de fuego utilizando herramientas corrientes.
3. Las especificaciones técnicas para la inutilización de las armas de fuego se centran en la inutilización de los componentes esenciales de las armas de fuego, definidos en este Reglamento. Las especificaciones técnicas para la inutilización de armas de fuego establecidas en el anexo I se aplican también a la inutilización de los cañones de recambio que, como objetos separados, estén técnicamente vinculados y destinados a ser montados en el arma de fuego que se inutiliza.

Cuadro I. Lista de tipos de armas de fuego

1	Pistolas (de disparo único, semiautomáticas).
2	Revólveres (incluidos los revólveres con tambor de repuesto).
3	Armas de fuego largas de un solo tiro (sin acción basculante).
4	Armas de fuego de acción basculante (por ejemplo, armas de fuego cortas y largas con cañón de ánima lisa, rayada o una combinación de ambas, de cierre levadizo o pivotante).
5	Armas de fuego largas de repetición (cañón de ánima lisa o rayada).
6	Armas de fuego largas semiautomáticas (cañón de ánima lisa o rayada).
7	Armas de fuego (completamente) automáticas, por ejemplo: determinados fusiles de asalto, metralletas y ametralladoras, pistolas (completamente) automáticas.
8	Armas de fuego de avancarga.

Cuadro II. Principios generales

1. Impedir el desmontaje de los componentes esenciales de las armas de fuego mediante soldadura o unión, o utilizando medidas adecuadas con un grado de permanencia equivalente.
2. Este proceso puede llevarse a cabo tras una comprobación por la entidad verificadora.
3. Dureza de las piezas insertadas: los bancos oficiales de pruebas o armeros autorizados para realizar la inutilización de un arma de fuego garantizarán que los pasadores, tapones y varas utilizados tienen una dureza mínima de 40 HRC y que el material de soldadura utilizado asegura una unión permanente y eficaz.

Cuadro III. Operaciones específicas por tipo de arma

1. Pistolas (de disparo único, semiautomáticas)	
1.1	Cañón: abrir una ranura longitudinal a través del cañón, incluida la recámara si existe (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: en caso de ánima rayada, tres veces la longitud de la recámara; en caso de ánima lisa, dos veces la longitud de la recámara).
1.2	Cañón: en todas las pistolas, salvo las de cañón con acción basculante, practicar un orificio que atraviese ambas paredes de la recámara e insertar en él un pasador de acero templado (de diámetro superior a la mitad del de la recámara, con un mínimo de 4,5 mm), que se inmovilizará por soldadura. El mismo pasador podrá utilizarse para asegurar el cañón a la acción. Alternativamente, insertar en la recámara un tapón del tamaño de la vaina del cartucho e inmovilizarlo por soldadura.
1.3	Cañón: quitar la rampa de alimentación, en su caso.
1.4	Cañón: asegurar el cañón permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia. El pasador utilizado en la operación 1.2 puede utilizarse con este fin.
1.5	Cañón: en el caso de cañones de recambio que no formen parte de una pistola, practicar las operaciones 1.1 a 1.4 y 1.19 según convenga. Además, debe impedirse permanentemente, mediante cortes, soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, que los cañones puedan ser fijados a un arma.
1.6	Cerrojo o cabeza de cierre: quitar o acortar el percutor.

1. Pistolas (de disparo único, semiautomáticas)	
1.7	Cerrojo o cabeza de cierre: fresar o eliminar la cara del cierre con un ángulo de entre 45 y 75 grados, medido a partir del ángulo de la cara original. Deberá eliminarse material de toda la cara del cierre. Todos los tetones de acerrojado deberán eliminarse o rebajarse considerablemente.
1.8	Cerrojo o cabeza de cierre: soldar el orificio del percutor.
1.9	Cierre en corredera: fresar o eliminar la cara del cierre con un ángulo de entre 45 y 75 grados, medido a partir del ángulo de la cara original. Deberá eliminarse material de toda la superficie.
1.10	Cierre en corredera: quitar el percutor.
1.11	Cierre en corredera: eliminar los tetones de acerrojado de la corredera.
1.12	Cierre en corredera: en su caso, fresar la parte interior del borde de acerrojado del mecanismo eyector en la corredera con un ángulo de entre 45 y 75 grados.
1.13	Cierre en corredera: si la cabeza de cierre puede quitarse del cuerpo de la corredera, será preciso fijar permanentemente la cabeza de cierre inutilizada al cuerpo de la corredera.
1.14	Armazón/cajón de los mecanismos: quitar la rampa de alimentación, en su caso.
1.15	Armazón/cajón de los mecanismos: eliminar por fresado dos tercios, como mínimo, de las guías de la corredera en los dos lados del armazón.
1.16	Mecanismo del gatillo: asegurar la destrucción del vínculo de funcionamiento físico entre el gatillo y el martillo, percutor o fiador. Fundir el mecanismo del gatillo con soldadura dentro del armazón o cajón de los mecanismos, en su caso. Si esta fusión del mecanismo del gatillo no es posible, quitar el mecanismo del gatillo y rellenar el espacio con soldadura o resina epoxi.
1.17	Mecanismo del gatillo: el mecanismo y/o la caja del gatillo deben soldarse al cajón de los mecanismos o al armazón (en caso de armazón de acero) o encolarse a estos con pegamento resistente a temperaturas elevadas (en caso de armazón de metal ligero o polímero).
1.18	Sistema automático: destruir el pistón de gas, el tubo de gas y el sistema de gas por corte o soldadura.
1.19	Sistema automático: si no hay pistón de gas, quitar el tubo de gas. Si el cañón se utiliza como pistón de gas, soldar el cañón inutilizado a la caja. En todos los casos en que exista, cerrar la válvula de gas del cañón mediante soldadura.
1.20	Cargadores: unir el cargador con puntos de soldadura o utilizar medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, dependiendo del tipo de arma y material, para impedir la retirada del cargador.
1.21	Cargadores: si falta el cargador, poner puntos de soldadura o utilizar medidas adecuadas en la ubicación del cargador o fijar un tope para impedir de forma permanente que se introduzca un cargador.
1.22	Silenciador o supresor: impedir permanentemente que se separe el silenciador o supresor del cañón, con un pasador de acero templado o mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, si el silenciador forma parte del arma.
1.23	Silenciador o supresor: quitar, en lo posible, todas las partes internas del silenciador y sus puntos de fijación, de forma que solo quede un tubo. Practicar orificios cuyo diámetro sea mayor que el calibre del arma, a intervalos longitudinales de 3 (armas cortas) o 5 cm (armas largas), a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión. Alternativamente, abrir una ranura longitudinal de 6 mm como mínimo desde el extremo posterior hasta el anterior a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión.

2. Revólveres (incluidos los revólveres con tambor de repuesto)	
2.1	Cañón: abrir una ranura longitudinal (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: como mínimo, la mitad de la longitud del cañón, desde el cono de forzamiento).
2.2	Cañón: practicar un orificio que atraviese ambas paredes del cañón (cerca del cono de forzamiento), por el que se insertará un pasador de acero templado, que se inmovilizará por soldadura (diámetro superior a la mitad del calibre, con un mínimo de 4,5 mm). El mismo pasador podrá utilizarse para asegurar el cañón a la acción. Alternativamente, inmovilizar por soldadura un tapón de acero templado que encaje (longitud: como mínimo la mitad de la longitud de la recámara del tambor) dentro del cañón, desde el lado del tambor.
2.3	Cañón: asegurar el cañón permanentemente al armazón mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia. El pasador utilizado en la operación 2.2 puede utilizarse con este fin.
2.4	Cañón: en el caso de cañones de recambio que no estén fijados a un arma, practicar las operaciones 2.1 a 2.3 según convenga. Además, debe impedirse permanentemente, mediante cortes, soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, que los cañones puedan ser fijados a un arma.
2.5	Tambor: eliminar mediante fresado dos tercios, como mínimo, de la longitud total de las paredes internas del tambor. Eliminar la mayor parte posible de las paredes internas del tambor, idealmente hasta el diámetro de la vaina, sin romper la pared exterior.
2.6	Tambor: cuando sea posible, impedir mediante soldadura que se separe el tambor del armazón o adoptar medidas adecuadas, como insertar un pasador, para que la separación sea imposible.
2.7	Tambor: en el caso de tambores de repuesto que no estén fijados a un arma, practicar la operación 2.5. Además, debe impedirse permanentemente, mediante cortes, soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, que los tambores puedan ser fijados a un arma.
2.8	Armazón/cajón de los mecanismos: ampliar el orificio del percutor a tres veces su tamaño original.
2.9	Armazón/cajón de los mecanismos: quitar o acortar el percutor.

2. Revólveres (incluidos los revólveres con tambor de repuesto)	
2.10	Mecanismo del gatillo: asegurar la destrucción del vínculo de funcionamiento físico entre el gatillo y el martillo, percutor o fiador. Fundir el mecanismo del gatillo con soldadura dentro del armazón o cajón de los mecanismos, en su caso. Si esta fusión del mecanismo del gatillo no es posible, quitar el mecanismo del gatillo y rellenar el espacio con soldadura o resina epoxi.
2.11	Mecanismo del gatillo: el mecanismo y/o la caja del gatillo deben soldarse al cajón de los mecanismos o al armazón (en caso de armazón de acero) o encolarse a estos con pegamento resistente a temperaturas elevadas (en caso de armazón de metal ligero o polímero).
2.12	Silenciador o supresor: impedir permanentemente que se separe el silenciador o supresor del cañón, con un pasador de acero templado o mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, si el silenciador forma parte del arma.
2.13	Silenciador o supresor: quitar, en lo posible, todas las partes internas del silenciador y sus puntos de fijación, de forma que solo quede un tubo. Practicar orificios cuyo diámetro sea mayor que el calibre del arma, a intervalos longitudinales de 3 (armas cortas) o 5 cm (armas largas), a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión. Alternativamente, abrir una ranura longitudinal de 6 mm como mínimo desde el extremo posterior hasta el anterior a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión.

3. Armas de fuego largas de un solo tiro (sin acción basculante)	
3.1	Cañón: abrir una ranura longitudinal a través del cañón, incluida la recámara si existe (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: en caso de ánima rayada, tres veces la longitud de la recámara; en caso de ánima lisa, dos veces la longitud de la recámara).
3.2	Cañón: practicar un orificio que atraviese ambas paredes de la recámara e insertar en él un pasador de acero templado (de diámetro superior a la mitad del de la recámara, con un mínimo de 4,5 mm), que se inmovilizará por soldadura. El mismo pasador podrá utilizarse para asegurar el cañón a la acción. Alternativamente, insertar en la recámara un tapón del tamaño de la vaina del cartucho e inmovilizarlo por soldadura.
3.3	Cañón: quitar la rampa de alimentación, en su caso.
3.4	Cañón: asegurar el cañón permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia. El pasador utilizado en la operación 3.2 puede utilizarse con este fin.
3.5	Cañón: en el caso de cañones de recambio que no estén fijados a un arma, practicar las operaciones 3.1 a 3.4 según convenga. Además, debe impedirse permanentemente, mediante cortes, soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, que los cañones puedan ser fijados a un arma.
3.6	Cerrojo o cabeza de cierre: quitar o acortar el percutor.
3.7	Cerrojo o cabeza de cierre: fresar o eliminar la cara del cierre con un ángulo de entre 45 y 75 grados, medido a partir del ángulo de la cara original. Deberá eliminarse material de toda la cara del cierre. Todos los tetones de acerrojado deberán eliminarse o rebajarse considerablemente.
3.8	Cerrojo o cabeza de cierre: soldar el orificio del percutor.
3.9	Mecanismo del gatillo: asegurar la destrucción del vínculo de funcionamiento físico entre el gatillo y el martillo, percutor o fiador. Fundir el mecanismo del gatillo con soldadura dentro del armazón o cajón de los mecanismos, en su caso. Si esta fusión del mecanismo del gatillo no es posible, quitar el mecanismo del gatillo y rellenar el espacio con soldadura o resina epoxi.
3.10	Mecanismo del gatillo: el mecanismo y/o la caja del gatillo deben soldarse al cajón de los mecanismos o al armazón (en caso de armazón de acero) o encolarse a estos con pegamento resistente a temperaturas elevadas (en caso de armazón de metal ligero o polímero).
3.11	Silenciador o supresor: impedir permanentemente que se separe el silenciador o supresor del cañón, con un pasador de acero templado o mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, si el silenciador forma parte del arma.
3.12	Silenciador o supresor: quitar, en lo posible, todas las partes internas del silenciador y sus puntos de fijación, de forma que solo quede un tubo. Practicar orificios cuyo diámetro sea mayor que el calibre del arma, a intervalos longitudinales de 3 (armas cortas) o 5 cm (armas largas), a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión. Alternativamente, abrir una ranura longitudinal de 6 mm como mínimo desde el extremo posterior hasta el anterior a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión.

4. Armas de fuego de acción basculante (por ejemplo, armas de fuego cortas y largas con cañón de ánima lisa, rayada o una combinación de ambas, de cierre levadizo o pivotante)	
4.1	Cañón: abrir una ranura longitudinal a través del cañón, incluida la recámara si existe (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: en caso de ánima rayada, tres veces la longitud de la recámara; en caso de ánima lisa, dos veces la longitud de la recámara). En el caso de armas sin recámara en el cañón, abrir una ranura longitudinal (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: como mínimo, la mitad de la longitud del cañón, desde el cono de forzamiento).
4.2	Cañón: un tapón que encaje firmemente, con una longitud mínima de dos tercios la de la recámara, se inmovilizará por soldadura en la recámara y se colocará lo más cerca posible de la cabeza del cierre.
4.3	Cañón: quitar la rampa de alimentación, en su caso.
4.4	Cañón: asegurar el cañón permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia.

4. Armas de fuego de acción basculante (por ejemplo, armas de fuego cortas y largas con cañón de ánima lisa, rayada o una combinación de ambas, de cierre levadizo o pivotante)	
4.5	Cañón: en el caso de cañones de recambio que no estén fijados a un arma, practicar las operaciones 4.1 a 4.4 según convenga. Además, debe impedirse permanentemente, mediante cortes, soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, que los cañones puedan ser fijados a un arma.
4.6	Mecanismo del gatillo: asegurar la destrucción del vínculo de funcionamiento físico entre el gatillo y el martillo, percutor o fiador. Fundir el mecanismo del gatillo con soldadura dentro del armazón o cajón de los mecanismos, en su caso. Si esta fusión del mecanismo del gatillo no es posible, quitar el mecanismo del gatillo y rellenar el espacio con soldadura o resina epoxi.
4.7	Mecanismo del gatillo: el mecanismo y/o la caja del gatillo deben soldarse al cajón de los mecanismos o al armazón (en caso de armazón de acero) o encolarse a estos con pegamento resistente a temperaturas elevadas (en caso de armazón de metal ligero o polímero).
4.8	Acción: fresar un cono de 60 grados, como mínimo (ángulo del ápice), con el fin de obtener un diámetro de la base igual a 10 mm, como mínimo, o igual al diámetro de la cara del cierre.
4.9	Acción: quitar el percutor, ensanchar el orificio del percutor para que tenga un diámetro mínimo de 5 mm y soldar el orificio del percutor.
4.10	Silenciador o supresor: impedir permanentemente que se separe el silenciador o supresor del cañón, con un pasador de acero templado o mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, si el silenciador forma parte del arma.
4.11	Silenciador o supresor: quitar, en lo posible, todas las partes internas del silenciador y sus puntos de fijación, de forma que solo quede un tubo. Practicar orificios cuyo diámetro sea mayor que el calibre del arma, a intervalos longitudinales de 3 (armas cortas) o 5 cm (armas largas), a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión. Alternativamente, abrir una ranura longitudinal de 6 mm como mínimo desde el extremo posterior hasta el anterior a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión.

5. Armas de fuego largas de repetición (con cañón de ánima lisa o rayada)	
5.1	Cañón: abrir una ranura longitudinal a través del cañón, incluida la recámara si existe (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: en caso de ánima rayada, tres veces la longitud de la recámara; en caso de ánima lisa, dos veces la longitud de la recámara). En el caso de armas sin recámara en el cañón, abrir una ranura longitudinal (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: como mínimo, la mitad de la longitud del cañón, desde el cono de forzamiento).
5.2	Cañón: practicar un orificio que atraviese ambas paredes de la recámara e insertar en él un pasador de acero templado (de diámetro superior a la mitad del de la recámara, con un mínimo de 4,5 mm), que se inmovilizará por soldadura. El mismo pasador podrá utilizarse para asegurar el cañón a la acción. Alternativamente, insertar en la recámara un tapón del tamaño de la vaina del cartucho e inmovilizarlo por soldadura.
5.3	Cañón: quitar la rampa de alimentación, en su caso.
5.4	Cañón: asegurar el cañón permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia. El pasador utilizado en la operación 5.2 puede utilizarse con este fin.
5.5	Cañón: en el caso de cañones de recambio que no estén fijados a un arma, practicar las operaciones 5.1 a 5.4 según convenga. Además, debe impedirse permanentemente, mediante cortes, soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, que los cañones puedan ser fijados a un arma.
5.6	Cerrojo o cabeza de cierre: quitar o acortar el percutor.
5.7	Cerrojo o cabeza de cierre: fresar o eliminar la cara del cierre con un ángulo de entre 45 y 75 grados, medido a partir del ángulo de la cara original. Deberá eliminarse material de toda la cara del cierre. Todos los tetones de acerrojado deberán eliminarse o rebajarse considerablemente.
5.8	Cerrojo o cabeza de cierre: soldar el orificio del percutor.
5.9	Mecanismo del gatillo: asegurar la destrucción del vínculo de funcionamiento físico entre el gatillo y el martillo, percutor o fiador. Fundir el mecanismo del gatillo con soldadura dentro del armazón o cajón de los mecanismos, en su caso. Si esta fusión del mecanismo del gatillo no es posible, quitar el mecanismo del gatillo y rellenar el espacio con soldadura o resina epoxi.
5.10	Mecanismo del gatillo: el mecanismo y/o la caja del gatillo deben soldarse al cajón de los mecanismos o al armazón (en caso de armazón de acero) o encolarse a estos con pegamento resistente a temperaturas elevadas (en caso de armazón de metal ligero o polímero).
5.11	Cargadores: unir el cargador con puntos de soldadura o utilizar medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, dependiendo del tipo de arma y material, para impedir la retirada del cargador.
5.12	Cargadores: si falta el cargador, poner puntos de soldadura o utilizar medidas adecuadas en la ubicación del cargador o fijar un tope para impedir de forma permanente que se introduzca un cargador.
5.13	Cargadores: en el caso de cargadores de tubo, insertar uno o varios pasadores de acero templado a través del cargador, la recámara y el armazón, conectándolos permanentemente entre sí. Inmovilizar por soldadura.
5.14	Silenciador o supresor: impedir permanentemente que se separe el silenciador o supresor del cañón, con un pasador de acero templado o mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, si el silenciador forma parte del arma.

5. Armas de fuego largas de repetición (con cañón de ánima lisa o rayada)	
5.15	Silenciador o supresor: quitar, en lo posible, todas las partes internas del silenciador y sus puntos de fijación, de forma que solo quede un tubo. Practicar orificios cuyo diámetro sea mayor que el calibre del arma, a intervalos longitudinales de 3 (armas cortas) o 5 cm (armas largas), a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión. Alternativamente, abrir una ranura longitudinal de 6 mm como mínimo desde el extremo posterior hasta el anterior a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión.

6. Armas de fuego largas semiautomáticas (con cañón de ánima lisa o rayada)	
6.1	Cañón: abrir una ranura longitudinal a través del cañón, incluida la recámara si existe (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: en caso de ánima rayada, tres veces la longitud de la recámara; en caso de ánima lisa, dos veces la longitud de la recámara). En el caso de armas sin recámara en el cañón, abrir una ranura longitudinal (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: como mínimo, la mitad de la longitud del cañón, desde el cono de forzamiento).
6.2	Cañón: practicar un orificio que atraviese ambas paredes de la recámara e insertar en él un pasador de acero templado (de diámetro superior a la mitad del de la recámara, con un mínimo de 4,5 mm), que se inmovilizará por soldadura. El mismo pasador podrá utilizarse para asegurar el cañón a la acción. Alternativamente, insertar en la recámara un tapón del tamaño de la vaina del cartucho e inmovilizarlo por soldadura.
6.3	Cañón: quitar la rampa de alimentación, en su caso.
6.4	Cañón: asegurar el cañón permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia. El pasador utilizado en la operación 6.2 puede utilizarse con este fin.
6.5	Cañón: en el caso de cañones de recambio que no estén fijados a un arma, practicar las operaciones 6.1 a 6.4 y 6.12 según convenga. Además, debe impedirse permanentemente, mediante cortes, soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, que los cañones puedan ser fijados a un arma.
6.6	Cerrojo o cabeza de cierre: quitar o acortar el percutor.
6.7	Cerrojo o cabeza de cierre: fresar o eliminar la cara del cierre con un ángulo de entre 45 y 75 grados, medido a partir del ángulo de la cara original. Deberá eliminarse material de toda la cara del cierre. Todos los tetones de acerrojado deberán eliminarse o rebajarse considerablemente.
6.8	Cerrojo o cabeza de cierre: soldar el orificio del percutor.
6.9	Mecanismo del gatillo: asegurar la destrucción del vínculo de funcionamiento físico entre el gatillo y el martillo, percutor o fiador. Fundir el mecanismo del gatillo con soldadura dentro del armazón o cajón de los mecanismos, en su caso. Si esta fusión del mecanismo del gatillo no es posible, quitar el mecanismo del gatillo y rellenar el espacio con soldadura o resina epoxi.
6.10	Mecanismo del gatillo: el mecanismo y/o la caja del gatillo deben soldarse al cajón de los mecanismos o al armazón (en caso de armazón de acero) o encolarse a estos con pegamento resistente a temperaturas elevadas (en caso de armazón de metal ligero o polímero).
6.11	Sistema automático: destruir el pistón de gas, el tubo de gas y el sistema de gas por corte o soldadura.
6.12	Sistema automático: si no hay pistón de gas, quitar el tubo de gas. Si el cañón se utiliza como pistón de gas, soldar el cañón inutilizado a la caja. En todos los casos en que exista, cerrar la válvula de gas del cañón mediante soldadura.
6.13	Sistema automático: fresar o eliminar la cara del cierre con un ángulo de entre 45 y 75 grados, medido a partir del ángulo de la cara original. Deberá eliminarse material de toda la superficie de la cara del cierre y otros lugares, de manera que la masa del cerrojo o de la cabeza de cierre quede reducida, como mínimo, en un 50 %. Asegurar la cabeza de cierre permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia.
6.14	Sistema automático: en los casos en que las cabezas de cierre estén incorporadas a un cuerpo del cerrojo, este deberá reducirse, como mínimo, en un 50 %. La cabeza de cierre deberá fijarse permanentemente al cuerpo y este deberá fijarse permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia.
6.15	Cargadores: unir el cargador con puntos de soldadura o utilizar medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, dependiendo del tipo de arma y material, para impedir la retirada del cargador.
6.16	Cargadores: si falta el cargador, poner puntos de soldadura o utilizar medidas adecuadas en la ubicación del cargador o fijar un tope para impedir de forma permanente que se introduzca un cargador.
6.17	Cargadores: en el caso de cargadores de tubo, insertar uno o varios pasadores de acero templado a través del cargador, la recámara y el armazón, conectándolos permanentemente entre sí. Inmovilizar por soldadura.
6.18	Silenciador o supresor: impedir permanentemente que se separe el silenciador o supresor del cañón, con un pasador de acero templado o mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, si el silenciador forma parte del arma.
6.19	Silenciador o supresor: quitar, en lo posible, todas las partes internas del silenciador y sus puntos de fijación, de forma que solo quede un tubo. Practicar orificios cuyo diámetro sea mayor que el calibre del arma, a intervalos longitudinales de 3 (armas cortas) o 5 cm (armas largas), a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión. Alternativamente, abrir una ranura longitudinal de 6 mm como mínimo desde el extremo posterior hasta el anterior a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión.

7. Armas de fuego automáticas (por ejemplo, fusiles de asalto, metralletas y ametralladoras, pistolas automáticas)	
7.1	Cañón: abrir una ranura longitudinal a través del cañón, incluida la recámara si existe (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: en caso de ánima rayada, tres veces la longitud de la recámara; en caso de ánima lisa, dos veces la longitud de la recámara).
7.2	Cañón: practicar un orificio que atraviese ambas paredes de la recámara e insertar en él un pasador de acero templado (de diámetro superior a la mitad del de la recámara, con un mínimo de 4,5 mm), que se inmovilizará por soldadura. El mismo pasador podrá utilizarse para asegurar el cañón a la acción. Alternativamente, insertar en la recámara un tapón del tamaño de la vaina del cartucho e inmovilizarlo por soldadura.
7.3	Cañón: quitar la rampa de alimentación, en su caso.
7.4	Cañón: asegurar el cañón permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia. El pasador utilizado en la operación 7.2 puede utilizarse con este fin.
7.5	Cañón: en el caso de cañones de recambio que no estén fijados a un arma, practicar las operaciones 7.1 a 7.3 según convenga. Además, debe impedirse permanentemente, mediante cortes, soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, que los cañones puedan ser fijados a un arma.
7.6	Cerrojo o cabeza de cierre: quitar o acortar el percutor.
7.7	Cerrojo o cabeza de cierre: fresar o eliminar la cara del cierre con un ángulo de entre 45 y 75 grados, medido a partir del ángulo de la cara original. Deberá eliminarse material de toda la cara del cierre. Todos los tetones de acerrojado deberán eliminarse o rebajarse considerablemente.
7.8	Cerrojo o cabeza de cierre: soldar el orificio del percutor.
7.9	Cierre en corredera (pistolas automáticas): fresar o eliminar la cara del cierre con un ángulo de entre 45 y 75 grados, medido a partir del ángulo de la cara original. Deberá eliminarse material de toda la superficie.
7.10	Cierre en corredera (pistolas automáticas): quitar el percutor.
7.11	Cierre en corredera (pistolas automáticas): eliminar los tetones de acerrojado de la corredera.
7.12	Cierre en corredera (pistolas automáticas): en su caso, fresar la parte interior del borde de acerrojado del mecanismo eyector en la corredera con un ángulo de entre 45 y 75 grados.
7.13	Cierre en corredera (pistolas automáticas): si la cabeza de cierre puede quitarse del cuerpo de la corredera, será preciso fijar permanentemente la cabeza de cierre inutilizada al cuerpo de la corredera.
7.14	Armazón/cajón de los mecanismos (pistolas automáticas): quitar la rampa de alimentación, en su caso.
7.15	Armazón/cajón de los mecanismos (pistolas automáticas): eliminar por fresado dos tercios, como mínimo, de las guías de la corredera en los dos lados del armazón.
7.16	Mecanismo del gatillo: asegurar la destrucción del vínculo de funcionamiento físico entre el gatillo y el martillo, percutor o fiador. Fundir el mecanismo del gatillo con soldadura dentro del armazón o cajón de los mecanismos, en su caso. Si esta fusión del mecanismo del gatillo no es posible, quitar el mecanismo del gatillo y rellenar el espacio con soldadura o resina epoxi.
7.17	Mecanismo del gatillo: el mecanismo y/o la caja del gatillo deben soldarse al cajón de los mecanismos o al armazón (en caso de armazón de acero) o encolarse a estos con pegamento resistente a temperaturas elevadas (en caso de armazón de metal ligero o polímero).
7.18	Sistema automático: destruir el pistón de gas, el tubo de gas y el sistema de gas por corte o soldadura.
7.19	Sistema automático: si no hay pistón de gas, quitar el tubo de gas. Si el cañón se utiliza como pistón de gas, soldar el cañón inutilizado a la caja. En todos los casos en que exista, cerrar la válvula de gas del cañón mediante soldadura.
7.20	Sistema automático: fresar o eliminar la cara del cierre con un ángulo de entre 45 y 75 grados, medido a partir del ángulo de la cara original. Deberá eliminarse material de toda la superficie de la cara del cierre y otros lugares, de manera que la masa del cerrojo o de la cabeza de cierre quede reducida, como mínimo, en un 50 %. Asegurar la cabeza de cierre permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia.
7.21	Sistema automático: en los casos en que las cabezas de cierre estén incorporadas a un cuerpo del cerrojo, este deberá reducirse, como mínimo, en un 50 %. La cabeza de cierre deberá fijarse permanentemente al cuerpo y este deberá fijarse permanentemente al arma mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia.
7.22	Cargadores: unir el cargador con puntos de soldadura o utilizar medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, dependiendo del tipo de arma y material, para impedir la retirada del cargador.
7.23	Cargadores: si falta el cargador, poner puntos de soldadura o utilizar medidas adecuadas en la ubicación del cargador o fijar un tope para impedir de forma permanente que se introduzca un cargador.
7.24	Cargadores: en el caso de cargadores de tubo, insertar uno o varios pasadores de acero templado a través del cargador, la recámara y el armazón, conectándolos permanentemente entre sí. Inmovilizar por soldadura.
7.25	Silenciador o supresor: impedir permanentemente que se separe el silenciador o supresor del cañón, con un pasador de acero templado o mediante soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, si el silenciador forma parte del arma.

7. Armas de fuego automáticas (por ejemplo, fusiles de asalto, metralletas y ametralladoras, pistolas automáticas)	
7.26	Silenciador o supresor: quitar, en lo posible, todas las partes internas del silenciador y sus puntos de fijación, de forma que solo quede un tubo. Practicar orificios cuyo diámetro sea mayor que el calibre del arma, a intervalos longitudinales de 3 (armas cortas) o 5 cm (armas largas), a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión. Alternativamente, abrir una ranura longitudinal de 6 mm como mínimo desde el extremo posterior hasta el anterior a través del tubo y penetrando en la cámara de expansión.

8. Armas de fuego de avancarga, incluidas las de acción basculante (excepto los revólveres con tambor de repuesto)	
8.1	Cañón: abrir una ranura longitudinal a través del cañón, incluida la cámara de combustión si existe (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: tres veces el diámetro del proyectil). En el caso de armas sin cámara de combustión en el cañón, abrir una ranura longitudinal (anchura: superior a la mitad del calibre; longitud: como mínimo, la mitad de la longitud del cañón, desde el cono de forzamiento).
8.2	Cañón: en el caso de armas con cámara de combustión en el cañón, practicar un orificio que atraviese ambas paredes de la cámara de combustión e insertar en él un pasador de acero templado (de diámetro superior a la mitad del de la cámara, con un mínimo de 4,5 mm), que se inmovilizará por soldadura. El mismo pasador podrá utilizarse para asegurar el cañón a la acción. En el caso de armas sin cámara de combustión en el cañón, inmovilizar por soldadura un tapón de acero templado que encaje dentro del cañón (longitud: como mínimo, el doble del diámetro del proyectil), desde el cono de forzamiento.
8.3	Cañón: en el caso de cañones de recambio que no estén fijados a un arma, practicar las operaciones 8.1 a 8.2 según convenga. Además, debe impedirse permanentemente, mediante cortes, soldadura, adhesión o medidas adecuadas con un grado equivalente de permanencia, que los cañones puedan ser fijados a un arma.
8.4	En caso de acción basculante: fresar un cono de 60 grados, como mínimo (ángulo del ápice), con el fin de obtener un diámetro de la base igual a 10 mm, como mínimo, o igual al diámetro de la cara del cierre.
8.5	En caso de acción basculante: quitar el percutor, ensanchar el orificio del percutor para que tenga un diámetro mínimo de 5 mm y soldar el orificio del percutor.
8.6	Mecanismo del gatillo: asegurar la destrucción del vínculo de funcionamiento físico entre el gatillo y el martillo, percutor o fiador. Fundir el mecanismo del gatillo con soldadura dentro del armazón o cajón de los mecanismos, en su caso. Si esta fusión del mecanismo del gatillo no es posible, quitar el mecanismo del gatillo y rellenar el espacio con soldadura o resina epoxi.
8.7	Mecanismo del gatillo: el mecanismo y/o la caja del gatillo deben soldarse al cajón de los mecanismos o al armazón (en caso de armazón de acero) o encolarse a estos con pegamento resistente a temperaturas elevadas (en caso de armazón de metal ligero o polímero).
8.8	Boquillas o chimeneas/orificios u oídos: quitar o soldar las boquillas o chimeneas, soldar los orificios u oídos.
8.9	Cámaras de combustión separadas o múltiples (excepto de tambor): en el caso de armas con cámaras de combustión separadas o múltiples, eliminar mediante fresado dos tercios, como mínimo, de las paredes internas de las cámaras de combustión. Eliminar la mayor parte posible de las paredes internas, idealmente hasta el diámetro del calibre.

ANEXO II

Modelo de marcado de armas de fuego inutilizadas

EU[1] aa[2] bb[3] cc[4]

[1] Marca de inutilización (dejar «EU» en todos los marcados nacionales).

[2] País de inutilización (código internacional oficial).

[3] Símbolo de la entidad que haya certificado la inutilización del arma de fuego.

[4] Año de la inutilización El marcado completo se fijará únicamente en el armazón del arma de fuego, mientras que la marca de inutilización (1) y el país de inutilización (2) irán fijados en todos los demás componentes esenciales.

ANEXO III

Modelo de certificado para armas inutilizadas

(ANNEX III)

Model certificate for deactivated firearms

(El certificado debe extenderse en papel no falsificable)

(This certificate should be prepared on non-falsificable paper)

Logotipo de la UE	Nombre de la entidad que haya verificado y certificado la conformidad de la inutilización Logotipo (Name of entity that has verified & certified the conformity of the deactivation) (Logo)
CERTIFICADO DE INUTILIZACIÓN (DEACTIVATION CERTIFICATE) Número de certificado (Certificate number): Las medidas de inutilización cumplen los requisitos de las especificaciones técnicas para la inutilización de armas de fuego establecidas en el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/337 de la Comisión de 5 de marzo de 2018. (The deactivation measures conform to the requirements of the technical specifications for the deactivation of firearms as set out in Annex I to Commission Implementing Regulation (UE) 2018/337 of 5 March 2018) Nombre de la entidad que llevó a cabo la inutilización: (Name of entity that performed the deactivation) País: (Country) Fecha/año en que se certificó la inutilización: (Date/year of certification of the deactivation) Fabricante/marca del arma de fuego inutilizada: *(Manufacturer/brand of firearm deactivated)* Tipo: *(Type)* Marca/Modelo: *(Mark/model)* Calibre: *(calibre)* Número(s) de serie: *(Serial number)* Observaciones: *(Remarks)*	
Marca de inutilización oficial de la UE *(Official EU deactivation mark)*	Nombre, cargo y firma del responsable *(Name, title and signature of the responsible person)*
Nota: Este certificado es un documento importante y el propietario del arma de fuego inutilizada debe conservarlo en todo momento. Los componentes esenciales del arma de fuego inutilizada objeto de este certificado han sido señalados con una marca de inspección oficial; dicha marca no debe retirarse ni modificarse. *(Please note: This certificate is an important document. It should be retained by the owner of the deactivated firearm at all times. The essential components of the deactivated firearm to which this certificate relates have been marked with an official inspection mark; that mark must not be removed or altered)* ADVERTENCIA: La falsificación de un certificado de inutilización podría constituir una infracción penal con arreglo al Derecho nacional. *(WARNING: Forging a deactivation certificate could constitute and offence under the national law)*	

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 3

Armas de alarma y señales

1. Generalidades

Esta Instrucción Técnica transpone la Directiva de Ejecución (UE) 2019/69 de la Comisión de 16 de enero de 2019 que establece especificaciones técnicas para las armas de alarma y de señalización con arreglo a la Directiva 91/477/CEE del Consejo, sobre el control de la adquisición y tenencia de armas.

Tiene por objeto establecer las especificaciones técnicas que deben cumplir las armas de alarma y señales para su fabricación e importación a España, con el fin de que no puedan transformarse para lanzar un perdigón, una bala o un proyectil por la acción de un combustible propulsor. Las armas de alarma y señales que no cumplan las especificaciones técnicas establecidas en esta ITC y su Anexo, serán clasificadas como armas de fuego en su correspondiente categoría.

2. Acreditación

Para la fabricación e importación a España de armas de alarma y señales se acreditará el cumplimiento de las especificaciones técnicas recogidas en el Anexo de esta ITC, mediante un certificado del banco oficial de pruebas español u otro documento acreditativo de una entidad reconocida por un Estado miembro de la Unión Europea.

3. Intercambio de información

La Intervención Central de Armas y Explosivos solicitará o facilitará los resultados de las comprobaciones realizadas para determinar la conformidad de las armas de alarma y señales con la especificaciones técnicas del Anexo de esta ITC a las autoridades competentes de otros Estados miembros que lo soliciten.

4. Registro de armas de alarma y señales

El banco oficial de pruebas llevará, por medios electrónicos, informáticos o telemáticos, un registro de los certificados de armas de alarma y señales que extiendan, en el que constará, al menos, el número de certificado, identidad del solicitante y fabricante, procedencia, marca, modelo, calibre y numeración del arma.

Asimismo, el banco oficial de pruebas comunicará a la Intervención Central de Armas y Explosivos los fabricantes, países de procedencia, marcas, modelos y calibres de las armas de alarma y señales que cumplan las especificaciones técnicas de esta ITC para su inscripción en el Registro Nacional de Armas.

ANEXO

Especificaciones técnicas de las armas de alarma y señales

1. Los dispositivos estarán fabricados de modo que cumplan los requisitos siguientes:

a) puedan disparar cartuchos pirotécnicos de señalización únicamente si se acopla un adaptador a la boca;

b) tengan dentro un dispositivo duradero que impida disparar cartuchos cargados con uno o varios perdigones sólidos, balas sólidas o proyectiles sólidos;

c) estén diseñados para un cartucho que figura en la tabla VIII de las Tablas de las Dimensiones de Cartuchos y de Recámaras (TDCC) establecidas por la Comisión Internacional Permanente para la Prueba de Armas de Fuego Portátiles (CIP) y se ajuste a las dimensiones y normas indicadas en dicha tabla, en su versión aplicable en el momento de adoptarse la presente Directiva.

2. Los dispositivos no pueden ser modificados con herramientas corrientes para lanzar o para poder ser transformados de modo que puedan lanzar un perdigón, una bala o un proyectil por la acción de un combustible propulsor.

3. Ninguno de los componentes esenciales de los dispositivos pueda ser instalado o utilizado como componente esencial de un arma de fuego.

4. Los cañones de los dispositivos no puedan ser retirados ni modificados sin deteriorar significativamente el dispositivo o destruirlo.

5. Si el dispositivo tiene un cañón que no excede de 30 cm o una longitud total que no excede de 60 cm, llevará incorporadas barreras inamovibles en toda la longitud del cañón de modo que este no puede ser recorrido por un perdigón, una bala ni un proyectil por la acción de un combustible propulsor, y de manera que en la boca no quede ningún espacio libre de más de 1 cm de longitud.

6. Si el dispositivo no es de los contemplados en el punto 5, llevará incorporadas barreras inamovibles en por lo menos un tercio de la longitud del cañón de modo que éste no puede ser recorrido por un perdigón, una bala ni un proyectil por la acción de un combustible propulsor, y de manera que en la boca no quede ningún espacio libre de más de 1 cm de longitud.

7. En todos los casos, ya esté el dispositivo contemplado en el punto 5 o en el punto 6, la primera barrera del cañón estará colocada lo más cerca posible después de la recámara del dispositivo, permitiendo la expulsión de gases a través de orificios de escape.

8. En el caso de los dispositivos diseñados para disparar únicamente cartuchos de fogueo, las barreras a las que se refieren el punto 5 o el punto 6 bloquearán totalmente el cañón, salvo uno o varios orificios de escape para la presión del gas. Además, las barreras bloquearán totalmente el cañón de manera que no puede dispararse gas por la parte frontal del dispositivo.

9. Todas las barreras serán permanentes e imposibles de extraer sin destruir la recámara o el cañón del dispositivo.

En los dispositivos diseñados para disparar únicamente cartuchos de fogueo, las barreras estarán hechas completamente de un material que resista el corte, el taladro, la perforación o la amoladura (o cualquier proceso similar) y que tendrá una dureza mínima de 700 HV 30 (conforme al ensayo de dureza Vickers).

En los dispositivos no contemplados en el párrafo segundo del presente punto, las barreras estarán hechas de un material que resista el corte, el taladro, la perforación o la amoladura (o cualquier proceso similar) y que tendrá dureza mínima de 610 HV 30. El cañón podrá tener un canal a lo largo de su eje que permita expulsar del dispositivo los productos irritantes u otras sustancias activas.

En cualquier caso, las barreras han de impedir:

a) practicar o ampliar un orificio en el cañón a lo largo de su eje;

b) retirar el cañón, salvo si al retirarlo se inutiliza la zona de armazón y recámara del dispositivo, o si se compromete de tal modo la integridad del dispositivo que no pueda utilizarse como base de un arma de fuego sin hacer reparaciones o añadidos importantes.

10. La recámara de cartuchos y el cañón estarán desalineados, ladeados o escalonados de manera que el dispositivo no pueda cargarse con munición ni dispararla. Además, en el caso de dispositivos de tipo revólver:

a) las aberturas frontales de la recámara cilíndrica estarán estrechadas para garantizar que las balas queden bloqueadas en la recámara;

b) esas aberturas están desalineadas respecto de la recámara.

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 4

Especificaciones técnicas de marcado de las armas y los componentes esenciales

1. Generalidades

Esta Instrucción Técnica transpone la Directiva de Ejecución (UE) 2019/68 de la Comisión, de 16 de enero de 2019, por la que se establecen las especificaciones técnicas para el marcado de las armas de fuego y sus componentes esenciales en virtud de la Directiva (UE) 2021/555 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, sobre el control de la adquisición y tenencia de armas, y de conformidad con su modificación por la Directiva de Ejecución (UE) 2024/325 de la Comisión, de 19 de enero de 2024, en lo que respecta a la profundidad mínima de los marcados en las armas de fuego y sus componentes esenciales.

De conformidad con el artículo 28 a 30, todas las armas de fuego y los componentes esenciales que formen parte de ellas o se comercialicen por separado, dispondrán de un marcado claro, permanente y único, aplicado a ellos sin demora tras su fabricación o importación en la Unión Europea y, en todo caso, antes de su comercialización, con arreglo a las especificaciones técnicas de esta Instrucción Técnica Complementaria.

Todas las marcas, numeraciones y señales a que hacen referencia los apartados de esta ITC, deberán efectuarse por un procedimiento que asegure su permanencia y claridad. La profundidad adecuada y el tamaño de fuente de las marcas es fundamental para evitar que se alteren o eliminen fácilmente y lograr el objetivo de incrementar la trazabilidad de las armas y sus componentes esenciales.

En todo caso la marca del armazón o cajón de mecanismos identificará el arma de fuego en los registros correspondientes, el resto de componentes esenciales que integren el arma serán registrados cuando tengan un marcado distinto al armazón o cajón de mecanismos.

Cuando un componente esencial sea demasiado pequeño para ser marcado de conformidad con este apartado, se marcará al menos con el código del país de fabricación y la numeración de fábrica.

Marcado de las armas de fuego:

1. Las marcas grabadas en el arma de fuego y sus componentes esenciales tendrán un tamaño de letra mínimo de al menos 1,6 mm. Excepcionalmente, en caso de imposibilidad técnica, la Intervención Central de Armas y Explosivos podrá autorizar el empleo de un tamaño de letra inferior para el marcado de los componentes esenciales que sean demasiado pequeños.

1 bis. La profundidad mínima del marcado será de al menos 0,0762 milímetros.

2. En el caso de los armazones y cajones de mecanismos fabricados con un tipo de material no metálico que no garantizan la permanencia del marcado, especificado por la Intervención Central de Armas y Explosivos, el marcado se aplicará a una placa metálica permanentemente integrada en el material del armazón o del cajón de mecanismos, de tal modo que:

a) la placa no pueda eliminarse o sustituirse fácilmente y

b) eliminar la placa implicase necesariamente destrozar parte del armazón o del cajón de mecanismos.

La Intervención Central de Armas y Explosivos podrá autorizar el uso de otras técnicas de marcado que garanticen un nivel de claridad y permanencia equivalente. Asimismo, determinará qué materiales no metálicos les será de aplicación esta especificación teniendo en cuenta el grado en que estos pueden poner en peligro la claridad y permanencia del marcado.

3. El alfabeto utilizado en el marcado será el alfabeto latino.

4. El sistema de numeración utilizado en el marcado será el arábigo.

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 5

Tarjeta Europea de Armas de Fuego

1. Objeto

De conformidad con el artículo 113 de este Reglamento, esta ITC tiene por objeto establecer el modelo de la Tarjeta Europea de Armas de Fuego, de conformidad con la Directiva 91/477/CEE, de 18 de junio, sobre el control de la adquisición y tenencia de armas.

2. Tarjeta Europea de Armas de Fuego

La Dirección General de la Guardia Civil determinará las características físicas, numeración y medidas de seguridad de la Tarjeta Europea de Armas de Fuego, de acuerdo con el modelo que figura en el Anexo I.

La Tarjeta Europea de Armas de Fuego será plegable y los cuerpos que la forman quedarán integrados, tanto el anverso como el reverso, en un único impreso tamaño DIN-A4.

La fotografía del titular de la tarjeta será de tamaño carné, en posición de frente y descubierto.

Para relacionar los componentes esenciales que forman parte de las armas guiadas, se adjuntará el documento que figura en Anexo II.

ANEXO I

Anverso

3. Identificación de las armas de fuego / Urceni strelnych zbrani / Identifikation af skydevabnene / Kenndaten der Feuerwalfen / Tulirelvade iunnused / Προσδιορισμός του πυροβόλου οπλου / Particularsof firearms / Identification des armes à feu / Identificazione delle armi da fuoco / Saujamierocuidentifikacija / Saunamuju ginklu iden tifikavimas / A lofegyverek beazonositasa / Deltalji ta'l-armi tan-nar / Identificerende kenmerken van de vuurwapens / Identylikacja broni palnej / Identificacao das armas de fogo / Identifikacia strelnych zbrani / Identifikacija strelnega orozja / Tiedot ampuma-aseesta / Identifikation av skjulvapnen.
4. Referencias de las autorizaciones relativas a las armas / Údaje uradu tykajici se zbrani / Referencer til lilladelserne vedrørende vabnene / Genehmigungen bezuglich der Waffen / Relvalubade andmed / 'Αδειες που εκδοθηκαν για το οπλο / Particulars of authorisations for firearms / Références des autorisations concernant les armes / Riferimenti delle autorizzazioni le armi / Alsauces uz saujamierocu atjaujarn / Leidimas naudotis ginkiais / A fegyvertartasi engedelyek adatai / Dettalji tal-permessi ta' l-armi tan-nar / Verwijzing naar de vergunningen betreffende de vuurwapens / Numery zezwolen dotyczacych broni / Referencias das autorizacoes relativas as armas / Poznamky o povoleniach zbrani / Navedba dovoljenji za strelno orozje / Tiedot a puma-aseen hallussapitoon oikeuttavasta luvasta / Uppgifter om vapentillstanden.
5. Autorizaciones de los Estados miembros visitados / Povoteni navstivenych clenskych zemi / De besogte medlemsstaters tilladelser / Genehmigungsvermerke der besuchten Mitgliedstaaten / Külastatud liikmesrikide load / 'Αδειες που χορηγηθεν τα κραση μελη που εγιναν τοπες επισκεψης / Authorisation of Member States visited / Autorisations des États membres visités / Autorizzazioni degli Stati membri visitati / Apmekleto dalibvalstu atlaujas / Kitu vatstybiu nariu isduoti leidimai / A meglatogatott tagállamok engedelyel / Permessi mahruga mill-Istati Membri vizitati / Vergunningen van de bezochte Lidstaten / Zezwolenia odwiedzanych panstw czlonkowskich / Autorizaçoes dos Estados-Membros visitados / Povolenia navstivenych clenskych statov / Dovoljenja obiskanih drzav clanic / Vierailun kohteena olleiden jasenvalticiden antamat luvat / De besokta medlemsstaternas tillstand.
6. Datos sobre desplazamientos intracomunitarios / Informace tykajici se prevozu uvnitr Unie / Oplysninger om rejser inden for Faellesskabet / Hinweise für Reisen innerhalb der Gemeinschaft / Uhendusesiseste liikumiste andmed / Πληροφορες ης την κυκλοφορια οπλων οτην Κοινοτητα / Information on travelling within the Community / Informations relatives aux déplacements intracommunautaires / Indicazioni relative agli spostamenti intracomunitari / Informacija par parvietosanos Kopienas robezas / Informacija susijusi su kelionemis Bendrijos viduje / A közösségen beluli utazasokkal kapcsolatos tajekoztatas / Informazzjoni dwar il-moviment intrakomunitarju / Inlichtingen betreffende intracommunautaire verplaatsingen / Informacje dotyczace podrozowania na terenie UE / Informaçoes relativas as deslocaçoes intracomunitárias / Informacie tykajuce sa cestovania vnutri Spolocenstva / Podatki o potovanjih znotraj Skupnosti /Tietoja malkustamisesta unionin aluella / Upplysningar om resor inom gemenskapen.
6.1. Están prohibidos los viajes a ... con el arma / Cesta do ... se zbrani ... jezakazana / Indrejse i ... med dette vaben ... er forbudt / Eine Reise nach ... mit der Waffe ... ist verboten / Reisimine ... ... relvaga on keelatud / Απαγορευεται ταξιοι στ ... με το οπλο ... / A journey to ... with the firearm ... shall be prohibited / Un voyage en ... avec l'arme ... est interdit / Un viaggio in ... con l'arma ... è vietato / Brauciens uz ... ar ieroci ... ir aizliegts / Vyktilj ... su saunamuoju ginklu ... yra draudziama / Az alabbi orszag(ok)ba ... a kovelkezo fegyverrel ... torteno beutazas tilos / Vjagg fil- ... bi-arma ... huwa projbit / Het is verboden zich met vuurwapen ... naar ... te begeven / Podroz do ... z bronia ... jest niedozwolona / É proibida a viagem a ... com a arma ... / Cestovanie do ... so zbranou ... je zakázané / Potovanje v ... s strelnim orozjem ... se prepove / Matkustaminen ... on kielletty seuraavien ampuma aseiden kanssa: ... / Inresa i ... med vapen ... ar forbjuden.
6.2. Los viajes a ... con el arma ... están sometidos a autorización / Cesta do ... se zbrani ... podleha poveleni / Indrejse i ... med detle vaben ... er betinget af godkendelse / Eine Reise nach ... mit der Waffe ... ist genehmigungspflichtig / Reisimiseks ... ... relvaga on noutav luba / Υποκειται σε αδεια ταξιοι οτ ... με το οπλο ... / A journey to ... with the firearm ... shall be subject to authorisation / Un voyage en ... avec l'arme ... est soumis à autorisation / Un viaggio in ... con l'arma ... è soggetto ad autorizzazione / Brauciens uz ... ar ieroci ... ir atlauts / Norint vykti j ... su saunamuoju ginklu ... bulina gauti oficialy leidima / Az alábbi ország(ok)ba ... a kovetkezo legyverrel ... torteno beutazás engedely hez kotott / Vjagg fil ... bl arma/armi ... huwa suggett ghall permess / Om zich met vuur wapen ... naar ... te begeven is een vergunning vereist / Podroz do ... z bronia ... wymaga zezwolenia / É sujeita a autorizaçao à viagem a ... com a arma ... / Cestovanie do ... so zbranou ... podlieha povoleniu / Za potovanje v ... s streinim orozjem ... je treba pridobiti dovoljenje / Matkustaminen ... on luvanvaraista seuraavien ampuma-asseiden kanssa: ... / Inresa i ... med vapen ... krave tillstand.

ESTADO MIEMBRO

TARJETA EUROPEA DE ARMAS DE FUEGO
EVROPSKÝ PRŮKAZ STŘELNÝCH ZBRANÍ
EUROPÆISK VÅBENPAS
EUROPÄISCHER FEUERWAFFENPASS
EUROOPA TULIRELVAPASS
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΠΥΡΟΒΟΛΩΝ ΟΠΛΩΝ
EUROPEAN FIREARMS PASS
CARTE EUROPÉENNE D'ARMES À FEU
CARTA EUROPEA D'ARMA DA FUOCO
EIROPAS ŠAUJAMIEROČU KARTE
EUROPOS ŠAUNAMŲJŲ GINKLŲ LEIDIMAS
EURÓPAI LÖFEGYVEROKMÁNY
KARTA EWROPEA TA' L-ARMI TAN-NAR
EUROPESE VUURWAPENPAS
EUROPEJSKA KARTA BRONI PALNEJ
CARTÃO EUROPEU DE ARMAS DE FOGO
EURÓPSKY ZBROJNÝ PAS
EVROPSKO DOVOLJENJE ZA STRELNO OROŽJE
EUROOPAN AMPUMA-ASEPASSI
EUROPEISKT SKJUTVAPENPASS
EUROPSKA ORUŽNA PROPUSNICA
ЕВРОПЕЙСКИ ПАСПОРТ ЗАОГНЕСТРЕЛНО ОРЬЖИЕ

6. **Datos sobre desplazamientos intracomunitarios**

— El derecho a fectuar un viaje a otro Estado miembro con una o varias armas de las categorías A, B o C mencionadas en la presente tarjeta estará supeditada a una o más autorizaciones correspondientes del Estado miembro que se visita. Dichas autorizaciones podrán anotarse en la tarjeta.

— La autorización previa antes mencionada no será en principio necesaria para efectuar un viaje con un arma de categoría C para practicar en actividades de caza o de recreación histórica o con un arma de fuego de las categoría A, B o C para la práctica del tiro deportivo siempre que se esté en posesión de la tarjeta de armas de fuego y se pueda acreditar el motivo del viaje.
No obstante, de la información facilitada con arreglo al apartado 3 del artículo 8 de la Directiva 91/477/CEE del Consejo, por los Estados miembros que prohíben o supeditan a una autorización la adquisición o tenencia en su territorio de un arma de las categorías B, C o D, se desprende que:

6.1. Los viajes a ..... con el arma o armas .....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
quedan prohibidos.

6.2. Los viajes a ..... con el arma o armas .....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
precisan autorización.

Glosario

1. Datos sobre el titular / Údaje o drziteli / Opliysninger om indehaveren / Angaben zum Passinhaber / Andmed omaniku kohta / Στοιχεια που αφορου τον κατοχο / Details of the holder / Mentions relatives au titulaire / Indicazioni relative al titolare / Ipasnieka dati / Informacija apie turétoja / A jogosult adatai / Dettalji dwar min ghandu l-permess / Vermeldingen betreffende de houder / Informacje dotyczace posiadacza / Mençoes relativas ao titular / Údaje o drzitel'ovi / Podatki o imetniku / Passinhaltijan yksilointitiedot / Upplysningar om innehavaren.
1.1. Nombre y apellidos / Prijmeni a jmeno / Efternavn og fornavn / Name und Vorname / Perekonna-ja eesnimi / Επωνυμο και ονομα / Surname and first name / Nom et prénom / Cognome e nome / Vards un uzvards / Pavardé ir vardas / Név és keresztnév / Kunjom u isem / Naam en voornaam / Nazwisko i imie / Apelido e nome / Priezvisko a meno / Priimek in ime / Sukunimi ja etunimet / Efternamn och fornamn.
1.2. Fecha y lugar de nacimiento / Datum a misto narozeni / Fødselsdato og -sled / Geburlsdatum und -ort / Sunnikuupaev ja -koht / Ημερομηνια και τοπος γεννησης / Date and place of birth / Date et lieu de naissance / Luogo e data di nascita / Dzimsanas laika un vieta / Gimimo data ir vieta / Szuletes helye és ideje / Data u post tat-twelid / Geboorteplaate en -datum / Data i miejsce urodzenia / Data e local de nascimento / Dátum a miesto narodenia / Datum in kraj rojstva / Syntymaaika ja paikka / Födelsedatum och plats.
1.3. Nacionalidad / Slatni prislusnost / Nationalitet / Slaatsangehorigkeit / Kodakondsus / Εθνικοτητα / Nationality / Nationalité / Nazionalità / Tautiba / Tautybé / Állampolgarsag / Nazzjonalità / Nationaliteit / Obywatelstwo / Nacionalidade / Státna prislusnosi / Drzavljanstvo / Kansalaisuus / Nationalitet.
1.4. Dirección / Adresa / Bopael / Anschrift / Aadress / Διευθυνση / Address / Adresse / Indirizzo / Adrese / Adresas / Cim / Indirizz / Adres / Adres / Ender Meço / Adresa / Naslov / Oscite / Adress.
1.5. Firma del titular / Podpis majitele / Indehaverens underskrift / Unterschrift des Passinhabers / Omaniku allkiri / Υπογραφη κατοχου / Holder's signature / Signature du titulaire / Firma del titolare / Ipasnieka paraksts / Parasas / A jogosult aláírása / Firma ta' min ghandu l-permess / Handtekening van de houder / Podpis posiadacza / Assinatura do titular / Podpis drzitel'a / Podpis imetnika / Passinhaltijan nimikirjoitus / Innehavarens namnteckning.
2. Datos de la tarjeta / Údaje o prukazu / Oplysninger om passel / Angaben zum Feuerwaffenpass / Passiandmed / Στοιχεια που αφορουν το δελτιο / Details of the pass / Mentions relatives à la carte / Indicazioni relative alla carta / Atzimes par karti / Informacija apie leidima / Az okmany adatai / Dettalji dwar il-permess / Vermeldingen betreffende de pas / Informacje dotyczacc karty / Mençoes relativas ao cartao / Údaje o pase / Podatki o dovoljenju / Passin tunnistaminen / Upplysningar om passet.
2.1. N° de tarjeta / Cislo prukazu / Passets nr. / Passnummer / Passinumber / Αριθ. οελριου / Pass No / N° de la carte / N. della carta / Kartes Nr. / Leidimo Nr. / Az okmany szama / Numru tal-karta ta' l-identità / Nummer van de pas / Numer karty / N° do cartao / C. pasu / Sl. dovoljenja / Passin número / Passets nr.
2.2. Válida hasta / Platnost do / Gyldigt indtil / Gültig bis / Kehtiv kuni / Ισχυει μεχρι / Valid until / Valable jusqu'au / Valida fino al / Deriga lidz / Galioja iki / Érvenyesseg (-ig) / Valida sa / Geldig lot / Wazna do / Válido até / Platnost do / Veljavno do / Vim. voimassaolopaiva / Giltigt till.
2.3. Sello de la autoridad / Razitko uradu / Myndighedens stempel / Behorde/Dienstsiegel / Ametivoimu pitser / Εθραγιοι της εκουσιας αρχης / Authority's stamp / Sceau de l'autorité / Timbro dell'autorità / lestades zimogs / Antspaudas / A hatosag pecsetje /Timbru ta'l-awtorità / Siempel van de bevoegde autoriteit / Pieczec urzedowa / Carimbo da autoridade / Peciatka prislusneho organu / Zig organa / Viranomaisen leima ja palvays / Myndighetens stampel.
2.4. Validez prorrogada hasta / Piatnost prodlouzena do / Gyldigheden forlaenget indtil / Gültigkeit verlangert bis / Kehtivust pikendatud kuni / Παρατεινεται μεχρι / Validity extended until / Validité prorogée au / Proroga della validità fino al / Deriguma termins pagarinats lidz / Galiojimas pratestas iki / Érvenyesseg meghosszabbitva (-ig) / Validità mgedda sa / Geldigheid verlengd tot / Waznosc przedluzona do / Validade prorrogada ate / Platnosi predizena do / Veljavnost podaljsana do / Voimassaoloa jatketiu / Gilligheten forlangs till.
2.5. Sello de la autoridad / Razitko uradu / Myndighedens stempel / Behorde/Dienstsiegel / Ametivoimu pitser / Σφραγιοα της εκουσιας αρχης / Authority's stamp / Sceau de l'autorité / Timbro dell'autorità / lestades zimogs / Anstpaudas / A hatosag pecsetje /Timbru ta'l-awtorità / Stempel van de bevoegde autoriteit / Pieczec urzedowa / Carimbo da autoridade / Peciatka prislusneho organu / Zig organa / Viranomaisen leima ja palvays / Myngighetens stampel.

Reverso

1. Datos sobre el titular

1.1. Nombre y apellidos:

1.2. Lugar y fecha de nacimiento:

1.3 Nacionalidad:

1.4 Dirección:

1.5 Firma del titular:

FOTO

2. Datos de la tarjeta

2.1. Nº de Tarjeta:

2.2 Válida hasta:

2.3 Sello de la Autoridad:
Fecha:

2.4 Validez prorrogada hasta:

2.5 Sello de la Autoridad:

Fecha:

3. Identificación de las armas de fuego

Tipo	Marca / Modelo	Calibre	Nº Fabricación	Categoría Directiva	Arma Registrada	Sello de la Autoridad

4. Referencias de las autorizaciones relativas a las armas

Arma	Autorizada el	(hasta el)	Sello de la Autoridad

5. Autorizaciones de los Estados miembro visitados

Arma	Validez de la autorización	Sello de la Autoridad y fecha

ANEXO II

Apéndice a la tarjeta europea de armas de fuego número .....

RELACIÓN de componentes esenciales asociados a la/s guía/s de pertenencia propiedad de D. ..... (DNI.....).

Arma		**Componente esencial**			
Nº	Marca	Componente	Marca	Nº	Descripción

En ..... , a ..... de ..... de 20.....

El Interventor de Armas y Explosivos

Fdo.-

§ 28

Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales
«BOE» núm. 54, de 4 de marzo de 2017
Última modificación: 28 de junio de 2022
Referencia: BOE-A-2017-2313

[. . .]

Disposición transitoria tercera. *Plazos de adaptación a la nueva normativa sobre instalaciones y transportes.*

1. En cuanto de las medidas de seguridad ciudadana establecidas en la Instrucción Técnica Complementaria número 1, «Seguridad Ciudadana: Medidas de Vigilancia y Protección en Instalaciones, Transportes de Explosivos y unidades móviles de fabricación de explosivos», se establecen los siguientes plazos de adaptación a la nueva normativa:

a) Hasta el 31 de diciembre de 2021 para adaptarse a las medidas de seguridad en fábricas y depósitos de explosivos, y polvorines auxiliares de distribución. Los polvorines de las instalaciones de explosivos protegidas anteriores a la publicación de este real decreto, quedarán exentos de la adopción de las medidas de protección física, siempre que los citados polvorines se doten de medidas de seguridad complementarias.

b) Hasta el 31 de diciembre de 2018 para adaptarse a los requisitos sobre transporte de explosivos y sus vehículos.

2. En relación al cumplimiento de lo dispuesto en la Instrucción Técnica Complementaria número 11, «Apertura de los depósitos y transportes de explosivos. Destino de los explosivos no consumidos», se establece un plazo de adaptación hasta el 31 de diciembre de 2017.

3. En lo relativo al cumplimiento de lo dispuesto en la Instrucción Técnica Complementaria número 12, «Tratamiento de productos destinados a eliminación o inertización, reciclaje o reutilización», se establece un plazo de adaptación hasta el 31 de diciembre de 2018.

4. En lo referente a la normativa sobre diseño y emplazamiento en las instalaciones de fábricas y depósitos de explosivos, así como en lo relativo al cumplimiento de la Instrucción Técnica Complementaria número 13, «Instalaciones y equipos eléctricos en zonas clasificadas con presencia de explosivos», se establece un plazo de adaptación hasta el día 31 de diciembre de 2021 para las situaciones creadas antes de la entrada en vigor de la presente norma, sin perjuicio de lo que otras disposiciones de carácter más específico establezcan al respecto.

5. En relación con el cumplimiento de las prescripciones de las Instrucciones Técnicas Complementarias número 26, «Manifestaciones festivas con uso de armas de avancarga», y número 30, «Materias primas intermedias para la fabricación de explosivos», se establece un plazo de adaptación hasta el día 31 de diciembre de 2018.

6. En relación al cumplimiento de los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplirse en las operaciones de transporte interior de explosivos, Instrucción Técnica Complementaria número 34, «Transporte interno de explosivos», se establece un plazo de adaptación hasta el 31 de diciembre de 2018.

7. No obstante lo establecido en los apartados anteriores, las modificaciones sustanciales que se produzcan en las instalaciones de fábricas y depósitos, se tramitarán de acuerdo con lo dispuesto para tales modificaciones en este real decreto desde su fecha de entrada en vigor.

[. . .]

TÍTULO VIII

Importación, exportación, tránsito y transferencia

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 126. *Circulación.*

1. La importación, exportación, tránsito y transferencia de explosivos se ajustará a lo establecido en este título y a los convenios internacionales suscritos por España, con observancia, en todo caso, de lo dispuesto en la normativa aduanera. No obstante, será de aplicación lo establecido en el Real Decreto 679/2014, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de control del comercio exterior de material de defensa, de otro material y de productos y tecnologías de doble uso, y en el Reglamento (CE) n.º 428/2009 del Consejo, de 5 de mayo de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control de las exportaciones, la transferencia, el corretaje y el tránsito de productos de doble uso.

2. Además de lo específicamente dispuesto en este título, a la introducción de explosivos en territorio español le será de aplicación lo establecido en este reglamento. Especialmente, las autoridades competentes velarán por el cumplimiento de las normas sobre transportes, envases y embalajes contenidas en este reglamento. Las instrucciones de seguridad, las autorizaciones necesarias y las preceptivas marcas en productos, cuando proceda, y en los envases y embalajes deberán estar redactadas al menos en castellano.

3. Las personas físicas o jurídicas que pretendan desarrollar la actividad de importación, exportación, tránsito y transferencia de explosivos, tendrán la obligación de comunicar a los agentes económicos residentes fuera de España, los requisitos exigidos por la legislación española.

4. Cuando las autoridades previstas en el artículo 2 fuesen a realizar un control sobre los explosivos que estén bajo vigilancia o control aduanero, deberán notificar su realización con anterioridad a la autoridad aduanera competente.

[. . .]

TÍTULO IX

Transporte

[. . .]

CAPÍTULO III

Transporte por carretera

[. . .]

Artículo 155. *Competencias.*

La competencia en las materias reguladas por este capítulo corresponderá a los siguientes Departamentos, sin perjuicio de lo dispuesto en el Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte:

1. Al Ministerio del Interior respecto a las normas de circulación, conducción y acompañamiento de los vehículos y, especialmente, en cuanto a las medidas de seguridad, la regulación de los lugares de carga y descarga, y de estacionamiento, los itinerarios y horarios a que deba ajustarse el transporte por carretera, en zonas urbanas y núcleos de población, y régimen de vigilancia del transporte.

2. Al Ministerio de Fomento, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en virtud de lo dispuesto en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de junio, sobre Delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con el transporte por carretera y cable, respecto a la documentación de transporte, distintivos, etiquetas y señalización de los vehículos así como el control y vigilancia de su cumplimiento en coordinación con el Ministerio del Interior, a las autorizaciones para dedicarse a efectuar transportes, con la fijación de itinerarios si fuese necesario, coordinándolos previamente con los organismos competentes en materia de tráfico, acondicionamiento y estiba de la carga, a lo relacionado con el uso de las infraestructuras a cargo del Departamento por donde discurra el transporte y a la admisión, almacenamiento y manipulación en la zona de servicios de los puertos y aeropuertos, y terminales ferroviarias.

3. Al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, respecto a las características técnicas de los vehículos y recipientes utilizados en el transporte y a las pruebas o inspecciones periódicas a que éstos deban someterse y a la clasificación y compatibilidad de los explosivos.

[. . .]

Artículo 157. *Protocolo de emergencia.*

Cuando el recorrido de los transportes de explosivos, incluyéndose en éstos los correspondientes a operaciones de importación, exportación, transferencia y tránsito, se efectúe mediante una unidad de transporte de tipo ExII y ExIII (ADR), a bordo de dicha unidad de transporte debe existir, a disposición de las autoridades competentes, un protocolo de emergencia, en el que, junto a las instrucciones de seguridad para actuaciones en casos de emergencia, deberá figurar:

a) Un número telefónico de contacto con el responsable del transporte ante casos de emergencia.

b) Una relación de depósitos de explosivos, con su ubicación exacta, utilizables para almacenamiento accidental.

[. . .]

TÍTULO X

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Infracciones y sanciones

[. . .]

Artículo 179. *Infracciones graves.*

Las siguientes conductas serán consideradas infracciones graves:

1. La fabricación, almacenamiento, circulación, comercio, transporte, distribución, adquisición, certificación o enajenación, tenencia o uso de las materias reglamentadas incumpliendo la normativa de aplicación, careciendo de la documentación o de las autorizaciones necesarias o excediéndose de los límites autorizados.

2. La fabricación, almacenamiento, circulación, comercio, transporte, distribución, adquisición, tenencia o uso de las materias reglamentadas, en cantidad mayor que la autorizada.

3. La omisión o insuficiencia en la adopción o en la eficacia de las medidas de seguridad ciudadana o precauciones necesarias u obligatorias en la fabricación, almacenamiento, distribución, circulación, comercio, transporte, adquisición, tenencia o utilización de las materias reglamentadas.

4. La omisión o insuficiencia en la adopción o en la eficacia de las medidas de seguridad industrial en la fabricación, almacenamiento, comercio, transporte, distribución, circulación, adquisición, tenencia o utilización de las materias reglamentadas, cuando comporte peligro o daño grave para personas, flora, fauna, cosas o el medio ambiente.

5. La alegación o aportación de datos o circunstancias falsos, para justificar transacciones comerciales no autorizadas, o bien obtener autorizaciones o documentaciones relativas a las materias reglamentadas.

6. La negativa de acceso a las autoridades competentes o a sus agentes o la obstrucción deliberada del ejercicio de las inspecciones o controles reglamentarios en medios de transportes, depósitos, fábricas, explotaciones y demás establecimientos o instalaciones relativos a las materias reglamentadas.

7. La desobediencia o los actos de obstrucción que pretendan impedir a cualquier autoridad o a sus agente, empleado público o corporación oficial el ejercicio legítimo de sus funciones, el cumplimiento o la ejecución de acuerdos o resoluciones administrativas, cuando se produzcan al margen de los procedimientos legalmente establecidos.

8. La negativa o la obstaculización a facilitar la información requerida por las Administraciones Públicas, cuando hubiese obligación legal o reglamentaria de atender tal petición de información.

9. El inicio o realización de cualquier actividad relacionada con las materias reglamentadas sin la autorización pertinente.

10. La apertura o funcionamiento de cualquier establecimiento, o el inicio o realización de cualquier actividad relacionada con las materias reglamentadas, sin adoptar las medidas de seguridad obligatorias, o cuando éstas sean insuficientes.

11. La carencia de los libros o registros previstos en este reglamento o la omisión de comunicaciones obligatorias, respecto de las materias reglamentadas.

12. El uso de cualquier otro marcado que pueda inducir a confusión con el marcado CE en las materias reglamentadas.

13. El incumplimiento reiterado de los requisitos establecidos para las entidades colaboradoras de la Administración y organismos notificados en el ámbito de la seguridad industrial.

[. . .]

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 1

Seguridad ciudadana: Medidas de vigilancia y protección en instalaciones, transportes de explosivos y unidades móviles de fabricación de explosivos

Sin perjuicio del cumplimiento de las normas específicas que regulan cada caso y en cumplimiento de cuanto establece el Reglamento de explosivos, se detallan las medidas de seguridad en los distintos establecimientos y el transporte de explosivos.

Excepcionalmente, en función de las circunstancias de localización, peligrosidad, concentración del riesgo u otras de análoga significación que puedan incidir en el ámbito de la seguridad de instalaciones o transportes de explosivos, podrán modificarse por la Intervención Central de Armas y Explosivos las medidas de seguridad a las que se hace referencia en esta ITC.

1. Medidas de seguridad en fábricas y depósitos.

1. En la solicitud de autorización de la fábrica o depósito de explosivos, los titulares de la misma presentarán para su aprobación ante la Intervención Central de Armas y Explosivos de un borrador del Plan de seguridad ciudadana (PSC) con al menos los contenidos establecidos en anexo I de esta ITC.

2. El Plan de seguridad ciudadana de la fábrica o depósito será elaborado por un Jefe de Seguridad integrado en una empresa de seguridad o un Director de Seguridad.

3. El titular de la instalación será responsable del cumplimiento de las condiciones especificadas en el PSC, sin perjuicio de la responsabilidad correspondiente a la empresa de seguridad encargada de su vigilancia o del mantenimiento los sistemas de seguridad y CRA (Central Receptora de Alarmas). Cualquier variación, modificación o cambio respecto a lo determinado en el citado PSC, deberá ser objeto de nueva autorización o aprobación por la Intervención Central de Armas y Explosivos.

4. Siempre que la fábrica no esté en horario de producción y los explosivos se encuentren almacenados en depósitos, así como en el caso de depósitos de explosivos fuera del horario de actividad, se podrá sustituir durante este período la vigilancia humana por una seguridad física y electrónica eficaz, que será aprobada por la Intervención Central de Armas y Explosivos, teniendo la instalación la consideración de autoprotegida. Las medidas de seguridad mínimas que deben tener en estos casos, son las que figuran en el anexo II.

Las fábricas y depósitos de explosivos protegidos deberán de cumplir las medidas de seguridad mínimas que se indican en el anexo III de esta ITC.

5. Sin perjuicio de que todas las fábricas de explosivos estén bajo el control de una Intervención de Armas y Explosivos, la Dirección General de la Guardia Civil podrá dotar a alguna de ellas, de una Intervención Especial de Armas y Explosivos o de un Destacamento bajo el mando del Interventor de Armas y Explosivos. En este caso, los titulares de las fábricas las dotarán de los medios necesarios para el desarrollo de sus funciones.

6. La conexión entre la Central Receptora de Alarmas y la Guardia Civil lo será con la Unidad que designe el Jefe de la Zona donde esté ubicada la fábrica o depósito. La Central Receptora de Alarmas, una vez verificada la alarma, comunicará la incidencia sin dilación a la Unidad de la Guardia Civil y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad territorialmente competentes.

7. Todos los dispositivos electrónicos del sistema de seguridad deberán ser de los clasificados en el grado 4 de la norma UNE-EN 50131. La modificación, sustitución o aprobación de la citada norma, será suficiente para la aplicación inmediata de la nueva desde el momento de su entrada en vigor.

Las medidas de seguridad, instaladas antes de la fecha de entrada en vigor de este reglamento, tendrán validez indefinida salvo que el elemento o medida de seguridad haya dejado de cumplir la finalidad para la que fue instalado. En caso de instalación de uno nuevo, el mismo deberá cumplir con el grado de seguridad exigido.

En el caso que un sistema de seguridad utilice elementos o componentes que en el momento de su instalación no estén disponibles en el mercado con el grado exigido, se permitirá la instalación de los mismos siempre que cumplan su cometido.

8. Las unidades móviles de fabricación de explosivos (MEMUs – Mobile Explosive Made Units), de conformidad a lo dispuesto en este reglamento, tendrán la consideración de fábrica móvil y deberán de cumplir con lo dispuesto en la ITC número 32 y anexo VIII de esta ITC.

2. Transporte por carretera.

1. Con 48 horas de antelación, las empresas de seguridad autorizadas e inscritas para el transporte, en el Registro Nacional de Seguridad Privada del Ministerio del Interior, que pretenda transportar explosivos por el territorio nacional, incluido el transporte en MEMUs, en actividades interiores, transferencias, importación, exportación o tránsito, presentará por cualquier medio electrónico, informático o telemático que garanticen su integridad, autenticidad, confidencialidad, calidad, protección y conservación de la información, para su aprobación ante la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil que sea la competente en función del ámbito territorial del transporte, un plan de seguridad (documento

base y adenda de actualización) según el modelo aprobado por Intervención Central de Armas y Explosivos y confeccionado por la empresa de seguridad que deba efectuarlo.

2. Con carácter general, la dotación de cada vehículo de motor que transporte las materias citadas estará integrada al menos por dos vigilantes de explosivos, siempre que dichos vehículos cumplan los requisitos recogidos en el anexo VI. Los vigilantes de explosivos podrán alternar las funciones de conducción y protección, debiendo ser permanente la función de protección.

3. Uno de los vigilantes de explosivos será responsable y coordinador de toda la seguridad. Los vigilantes de explosivos no podrán realizar operación alguna de carga o descarga, ni manipular la materia reglamentada, excepto su estiba, desestiba y acondicionamiento para el transporte y puesta a disposición del usuario dentro de la caja del vehículo.

4. En aquellos casos en los que el vehículo no cumpla con las especificaciones que se determinen en el anexo VI, o cuando la Intervención Central de Armas y Explosivos, mediante resolución motivada, lo estime necesario por razones de seguridad, además del personal de dotación antes impuesto, deberán ir acompañados por un vehículo de apoyo con al menos un vigilante de explosivos de una empresa de seguridad privada, que no podrá realizar tareas de conducción, carga o descarga, ni manipular la mercancía.

5. Cuando el transporte esté formado por tres o más vehículos que cumplan el anexo VI, la dotación mínima será de un vigilante de seguridad de explosivos por vehículo de motor en el que se transporten las materias citadas, acompañado por dos vehículos de apoyo en los que viajará al menos un vigilante de explosivos de una empresa de seguridad privada, que no podrá realizar tareas de conducción, carga o descarga. En caso de que los vehículos no cumplan con el anexo VI, la dotación de cada vehículo de será de un vigilante de explosivos, acompañado por tantos vehículos de apoyo, como vehículos transporten explosivos.

6. Todos los vehículos de motor que conformen el transporte, incluido los de apoyo, estarán enlazados entre sí y con un centro de comunicaciones de una empresa de seguridad privada designada por la empresa de seguridad que efectúe el transporte, así como con los centros operativos de servicios de la Guardia Civil de las provincias de origen, destino, entrada en el territorio nacional y por las que transcurra el transporte, mediante uno o varios sistemas de comunicación que permitan la conexión, en todo momento, desde cualquier punto del territorio nacional.

7. Por las características del transporte, además de estas medidas de seguridad, la Guardia Civil podrá establecer una escolta propia con el número de efectivos que considere idóneo.

8. Todas las incidencias que se produzcan durante el transporte constarán en la guía de circulación. Si por cualquier razón se producen retrasos en la salida de origen o llegada a destino, se pondrá en conocimiento de la Guardia Civil del lugar de la incidencia.

9. Con carácter general, en la inspección y control del transporte de explosivos en el punto de origen o inicio de la expedición, se supervisará los requisitos establecidos para los vehículos y sus medidas de seguridad y, en su caso, la cantidad y clase de materia transportada. Una vez verificados el cumplimiento de los citados requisitos, se admitirá al transporte.

3. Transporte por ferrocarril.

1. Con 48 horas de antelación, toda empresa que pretenda transportar explosivos por el territorio nacional, en actividades interiores, transferencias, importación, exportación o tránsito, presentarán por cualquier medio electrónico, informático o telemático para su aprobación ante la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil que sea la competente en función del ámbito territorial del transporte, un plan de seguridad (documento base y adenda de actualización) según el modelo aprobado por la Intervención Central de Armas y Explosivos y confeccionado por la empresa de seguridad que deba efectuarlo.

2. En ningún caso podrán circular dos vagones consecutivos cargados con explosivos.

3. Con carácter general, la dotación para este tipo de transportes estará integrada al menos por tres vigilantes de explosivos, siempre que los vagones cumplan las características que se determinen por orden ministerial. Uno de ellos será responsable y

coordinador de toda la seguridad. En ningún caso podrán realizar tareas de carga o descarga ni manipular la mercancía.

4. Los vigilantes de explosivos deberán viajar distribuidos de la siguiente manera: uno, en el vagón tractor o en el más próximo; otro, en el vagón inmediatamente anterior del que transporte materias reglamentadas, y el otro, en el inmediatamente posterior.

5. En aquellos casos en que los vagones no cumplan con las especificaciones que se determinen por orden ministerial, o cuando la Intervención Central de Armas y Explosivos, mediante resolución motivada, lo estime necesario por razones de seguridad, se podrá aumentar el número de vigilantes de explosivos.

6. Todos los vigilantes de explosivos estarán enlazados entre sí, con un centro de comunicaciones de una empresa de seguridad privada designada por la empresa de seguridad que efectúe el transporte, así como con los centros operativos de servicios de la Guardia Civil de las provincias de origen, destino, entrada en el territorio nacional y por las que transcurra el transporte, mediante uno o varios sistemas de comunicación que permitan la conexión, en todo momento, desde cualquier punto del territorio nacional.

7. La empresa de seguridad del transporte en su tramo final, tendrá los vehículos y, en su caso, el personal de dotación a la espera, treinta minutos antes de la hora prevista de llegada.

8. Por las características del transporte, además de estas medidas de seguridad, la Guardia Civil podrá establecer una escolta propia con el número de efectivos que considere idóneo.

9. Todas las incidencias que se produzcan durante el transporte se reflejarán en la guía de circulación. Si por cualquier razón se producen retrasos en la salida de origen o llegada a destino, la empresa de transporte lo pondrá en conocimiento de la Guardia Civil del lugar de la incidencia.

10. Todas las Comandancias conocerán el paso de transportes de explosivos por su demarcación. Para ello la Comandancia de origen lo comunicará con 24 horas de antelación a las Comandancias de paso y de destino.

11. Así mismo le será de aplicación lo dispuesto en la ITC número 19 relativa al «Transporte por ferrocarril».

4. Transporte fluvial.

1. Con 48 horas de antelación, toda empresa que pretenda transportar explosivos por el territorio nacional, en actividades interiores, transferencias, importación, exportación o tránsito, presentará por cualquier medio electrónico, informático o telemático para su aprobación ante la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil que sea la competente en función del ámbito territorial del transporte, un plan de seguridad (documento base y adenda de actualización) según el modelo aprobado por la Intervención Central de Armas y Explosivos y confeccionado por la empresa de seguridad que deba efectuarlo.

2. Con carácter general, la dotación para este tipo de transportes estará integrada al menos por dos vigilantes de seguridad de explosivos por embarcación, que se podrá aumentar cuando la Intervención Central de Armas y Explosivos, mediante resolución motivada, lo estime necesario por razones de seguridad. Uno de ellos será responsable y coordinador de toda la seguridad. En ningún caso podrán realizar tareas carga o descarga ni manipular la mercancía.

3. Todos las embarcaciones estarán enlazadas entre sí, con un centro de comunicaciones de una empresa de seguridad privada designada por la empresa de seguridad que efectúe el transporte, así como con los centros operativos de servicios de la Guardia Civil de las provincias de origen, destino, entrada en el territorio nacional y por las que transcurra el transporte, mediante uno o varios sistemas de comunicación que permitan la conexión, en todo momento, desde cualquier punto del territorio nacional.

4. En los puertos fluviales donde se disponga de un lugar habilitado por la autoridad portuaria y para los supuestos de imposibilidad de transbordo directo del medio de transporte al buque, existirá un depósito para el almacenamiento del explosivo que estará custodiado permanentemente por al menos un vigilante de explosivos. Dicho vigilante podrá ser sustituido por medidas alternativas de seguridad aprobadas por la Intervención Central de Armas y Explosivos.

5. Excepcionalmente, en caso de imposibilidad de transbordo directo del medio de transporte al buque, en los puertos fluviales donde se disponga de un lugar habilitado por la autoridad portuaria, existirá un depósito especial para el almacenamiento del explosivo que estará custodiado permanentemente por al menos un vigilante de explosivos. Dicho vigilante podrá ser sustituido por medidas alternativas de seguridad aprobadas por la Intervención Central de Armas y Explosivos.

6. La empresa de seguridad del transporte en su tramo final, tendrá los vehículos y, en su caso, el personal de dotación a la espera, treinta minutos antes de la hora prevista de llegada.

7. Por las características del transporte, además de estas medidas de seguridad, la Guardia Civil podrá establecer una escolta propia con el número de efectivos que considere idóneo.

8. Todas las incidencias que se produzcan durante el transporte constarán en la guía de circulación. Si por cualquier razón se producen retrasos en la salida de origen o llegada a destino, la empresa de transporte lo pondrá en conocimiento de la Guardia Civil del lugar de la incidencia.

9. Todas las Comandancias conocerán el paso de transportes de explosivos por su demarcación. Para ello la Comandancia de origen lo comunicará con 24 horas de antelación a las Comandancias de paso y de destino.

10. Así mismo le será de aplicación lo dispuesto en la ITC número 20 relativa a «Normas de seguridad para la carga, descarga y estancia en puertos, aeropuertos y aeródromos».

5. Transportes aéreos y marítimos.

1. Con 48 horas de antelación, toda empresa que pretenda transportar explosivos por el territorio nacional, presentará por cualquier medio electrónico, informático o telemático para su aprobación ante la Intervención de Armas y Explosivos de la Comandancia de la Guardia Civil, donde este ubicado el puerto o aeropuerto, un plan de seguridad (documento base y adenda de actualización) según el modelo aprobado por la Intervención Central de Armas y Explosivos y confeccionado por la empresa de seguridad que deba efectuarlo.

2. Excepcionalmente, en los supuestos de imposibilidad de transbordo directo del medio de transporte al buque o aeronave y viceversa, en los puertos y aeropuertos donde se disponga de un lugar habilitado por la Autoridad Portuaria o Aeroportuaria y previo cumplimiento de los trámites preceptivos, existirá un depósito especial para el almacenamiento de explosivos, de los regulados en el capítulo IV del título III, que estará custodiado permanentemente por al menos un vigilante de explosivos. No obstante, dicho vigilante podrá ser sustituido por medidas alternativas de seguridad aprobadas por la Intervención Central de Armas y Explosivos.

3. El transbordo de explosivos se realizará en la zona reservada o lugar habilitado por la autoridad portuaria o aeroportuaria y bajo la custodia de al menos un vigilante de explosivos.

4. En el caso de que los explosivos no se descarguen y permanezcan a bordo, el buque o aeronave será trasladado a la zona reservada o al lugar que designe la autoridad portuaria o aeroportuaria, quedando los explosivos bajo la custodia de al menos un vigilante de explosivos, a bordo si es posible y si no en sus inmediaciones. El número de vigilantes será adecuado a la cantidad de mercancía transportada y características del lugar, circunstancias éstas que serán valoradas por la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente.

5. La empresa de seguridad del transporte en su tramo final, tendrá los vehículos y, en su caso, el personal de dotación a la espera, treinta minutos antes de la hora prevista de llegada.

6. Si por cualquier razón se producen retrasos en la salida de origen o llegada a destino, la empresa de transporte lo pondrá en conocimiento de la Guardia Civil del lugar de la incidencia.

7. Así mismo le será de aplicación lo dispuesto en la ITC número 20 relativa a «Normas de seguridad para la carga, descarga y estancia en puertos, aeropuertos y aeródromos».

[. . .]

ANEXO VI

Requisitos que deben de cumplir los vehículos que se dediquen al transporte de explosivos por carretera

Sin perjuicio de cumplir con lo dispuesto en el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español y el Acuerdo Europeo sobre el Transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), los vehículos que se dediquen al transporte de explosivos por carretera deberán reunir los siguientes requisitos de:

A. Seguridad:

– Sistema de bloqueo del vehículo, constituido por un mecanismo tal que, al ser accionado directamente mediante pulsador o indirectamente por apertura de las puertas de la cabina, sin desactivar el sistema, corte la inyección de combustible al motor del vehículo, y accione una alarma acústica y luminosa. Este sistema deberá tener un retardo entre su activación y acción de dos minutos como máximo.

– Sistema de alarma móvil, con conexión a central receptora de alarmas o centro de control de seguridad, con dispositivo acústico y luminoso, que se pueda activar en caso de emergencia, robo o intrusión en el vehículo por persona no autorizada.

– Una rejilla metálica en el interior del tubo del depósito de suministro de combustible al vehículo, para impedir la introducción de elementos extraños.

– Sistema de protección del depósito de combustible, para que cuando no sea de gasoil impedir que se produzca una explosión del mismo en el caso de que se viera alcanzado por un proyectil o fragmento de explosión, así como evitar la reacción en cadena del combustible ubicado en el depósito en caso de incendio del vehículo.

– Cierre especial de la caja del vehículo, mediante candado o cerradura de seguridad.

B. Señalización:

Panel en el exterior del techo de la cabina del vehículo con las siguientes características, leyendas y requisitos:

I. Características:

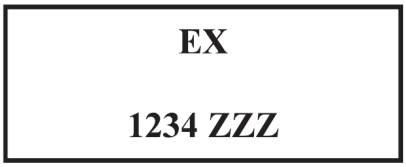
– Dimensiones del recuadro: 110 × 60 cm.
– Fondo: Blanco.
– Pintura: Fluorescente.

II. Leyenda:

– «EX» (en mayúsculas, relativo a transporte de explosivos).
– Caracteres numéricos y alfabéticos correspondientes a la matrícula del vehículo.

III. Tipo de caracteres:

– Color: Negro.
– Pintura: Fluorescente.
– Medidas: 20 × 10 cm.
– Grueso de caracteres: 2 cm.
– Espacio entre líneas: 10 cm.
– Distancia entre caracteres: 2 cm.



C. Comunicaciones:

Los vehículos dispondrán de uno o varios sistemas de comunicación que permitan la conexión, con la sede o delegaciones de la empresa, con los vehículos o vigilantes de apoyo al transporte, así como la memorización de los teléfonos de los Centros Operativos de Servicios de las circunscripciones de las Comandancias de la Guardia Civil por las que circule el transporte.

La antena estará instalada y debidamente protegida en la parte superior de la caja del vehículo, debiendo contar con un sistema de navegación global que permita al centro de control de seguridad de la empresa de transporte la localización de sus vehículos con precisión y en todo momento.

2. Los requisitos anteriormente descritos deberán ser inspeccionados por la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil correspondiente con la antelación suficiente al inicio del transporte solicitado, debiendo quedar constancia de que el vehículo reúne dichos requisitos en la guía de circulación o documento similar que acompañe el transporte.

[. . .]

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 11

Apertura de los depósitos y transportes de explosivos. Destino de los explosivos no consumidos

1. Horarios de apertura de los depósitos y transporte de explosivos

1.1 La apertura de los depósitos de explosivos de productos terminados asociados a una fábrica fija, auxiliares, de consumo y polvorines auxiliares de distribución se adaptará a los horarios de actividad de las fábricas, explotaciones u obras en las que dichos depósitos estén situados, siempre que sea posible con luz natural o, en su caso, con luz artificial suficiente.

Los depósitos tendrán instalado un sistema de iluminación que permita que la vigilancia humana y los medios electrónicos CCTV sean efectivos. Esta circunstancia quedará reflejada en el Plan de seguridad ciudadana de la instalación.

1.2 Los depósitos de productos terminados con fines comerciales, asociados o no a una fábrica, podrán permanecer abiertos en días laborables entre las 06:00 y las 18:00 horas en horario de invierno y, entre las 06:00 horas y las 20:00 horas en horario de verano.

1.3 Las salidas de los transportes podrán autorizarse entre las 07:00 y las 12:00 horas de los días hábiles, bajo supervisión de la Intervención de Armas y Explosivos.

1.4 Los transportes de explosivos deberán realizarse dentro del horario establecido en el apartado 1.2, debiendo cumplirse el Reglamento de explosivos y lo previsto en la normativa nacional e internacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.

2. Medidas de seguridad y custodia de llaves de los polvorines

Los polvorines que conformen los depósitos de productos terminados, auxiliares y de consumo, así como los depósitos especiales, deberán permanecer abiertos el tiempo estrictamente necesario para almacenar o retirar el explosivo, preparación de pedidos, mantenimiento de instalaciones, limpieza, labores de trazabilidad, etc.

2.1 Depósitos de productos terminados.

2.1.1 Durante el tiempo en que permanezcan abiertos los polvorines que conformen los depósitos de productos terminados, deberán realizar funciones de vigilancia y protección los vigilantes de explosivos, en número, armamento y dotados de los medios de transmisión de alarma adecuados que determine el Plan de seguridad ciudadana de la instalación aprobado por la Intervención Central de Armas y Explosivos, en función de la orografía, distancias y campo de visión efectivo.

Durante el tiempo en que permanezca abierto el depósito o los polvorines, las llaves estarán custodiadas por el personal de seguridad privada que esté prestando el servicio de vigilancia, debiendo devolverlas cuando hayan finalizado el mismo, y la instalación esté totalmente cerrada y los sistemas de seguridad activados

2.1.2 En las instalaciones protegidas con vigilancia humana las veinticuatro horas, las llaves podrán ser custodiadas en el centro de control de seguridad o videovigilancia donde se ubique el vigilante de explosivos que da protección al establecimiento, previa aprobación de la Intervención Central de Armas y Explosivos que podrá indicar medidas de seguridad complementarias incorporándolas al Plan de seguridad ciudadana.

2.1.3 En instalaciones autoprotegidas, fuera del horario de actividad, la custodia de las llaves de acceso a los polvorines de los depósitos de productos terminados se llevará a cabo preferentemente en las dependencias de la Guardia Civil que determine la Intervención de Armas y Explosivos de la Zona.

Asimismo, la Intervención de Armas y Explosivos de la Zona podrá delegar la custodia de las llaves en la empresa de seguridad que presta servicio en la instalación. La custodia de las llaves se efectuará en la sede o delegación de la empresa de seguridad dentro una caja fuerte grado III de la Norma UNE UNE-EN 1143-1 destinada exclusivamente para este fin o en un local en el interior de la instalación autoprotegida que cuente con las medidas de seguridad establecidas en el anexo I y expresadas en el Plan de seguridad ciudadana de la instalación. El jefe de seguridad de la empresa será el responsable del cumplimiento de las medidas de seguridad y protocolos establecidos respecto a la custodia de las llaves.

2.1.4 La recogida de las llaves se efectuará, al menos, por un vigilante de explosivos, armado y dotado de medios de transmisión de alarma adecuados, adaptado a un protocolo elaborado por la empresa de seguridad. Dicho protocolo se presentará en la Intervención de Armas y Explosivos de la Comandancia correspondiente, para su incorporación en el Plan de seguridad ciudadana de la instalación previa aprobación de la Intervención Central de Armas y Explosivos.

Las empresas de seguridad comunicaran por escrito a la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente, el vigilante de explosivos designado para la recogida y entrega de llaves. Además, cuando el lugar de custodia sea una dependencia de la Guardia Civil se dará cuenta al Jefe de la misma.

La recogida y entrega de llaves se anotará en el libro registro de custodia de llaves (anexo II) que será foliado, sellado y diligenciado por la Intervención de Armas y Explosivos de la Comandancia correspondiente.

2.2 Depósitos de consumo.

La propuesta del lugar de custodia de las llaves de los depósitos de consumo junto con la descripción de sus medidas de seguridad, se presentará en la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente, para su incorporación en el Plan de seguridad ciudadana previa aprobación de la Intervención Central de Armas y Explosivos.

Dichas llaves se custodiarán por separado y será responsabilidad del director facultativo o persona que éste designe, siendo los únicos autorizados para la apertura y cierre de los mismos. De las personas responsables de la custodia de las llaves tendrá conocimiento la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente, a quien darán cuenta por escrito los titulares de los depósitos de consumo.

El número de vigilantes de explosivos que ejerzan las funciones de vigilancia y protección de los depósitos de consumo dependerá de la orografía, distancias, cantidad de explosivo y campo de visión.

2.2.1 Depósitos de consumo a cielo abierto.

Durante el tiempo en que permanezcan abiertos los polvorines que conformen los depósitos de consumo situados a cielo abierto, deberán estar presentes la persona responsable de la apertura y cierre de los polvorines y un vigilante de explosivos armado y dotado de los medios de transmisión de alarma adecuados. Esta circunstancia estará recogida en el correspondiente Plan de seguridad ciudadana de la instalación.

2.2.2 Depósitos de consumo en explotaciones de interior.

Durante el tiempo en que permanezcan abiertos los polvorines que conformen los depósitos de consumo ubicados en explotaciones de interior, deberán estar presentes la persona responsable de la custodia de las llaves y otra persona que designe el director facultativo para este cometido. Esta circunstancia y las medidas de seguridad a establecer estarán recogidas en el correspondiente Plan de seguridad ciudadana de la instalación.

2.3 Polvorines auxiliares de distribución.

Los polvorines auxiliares de distribución solo permanecerán abiertos el tiempo mínimo imprescindible para la introducción o extracción de los explosivos. La apertura y cierre de estos polvorines se realizará en presencia de un vigilante de explosivos y el encargado de la explotación u obra o persona en quien delegue, previa comunicación de la delegación a la Intervención de Armas y Explosivos que por demarcación le corresponda.

Los consumidores habituales o eventuales de explosivos comunicarán a la Intervención de Armas y Explosivos que por demarcación le corresponda al lugar de consumo, por lo menos el día anterior al consumo del explosivo, en horario de atención al público, la fecha y hora prevista del consumo.

Asimismo, de las aperturas imprevistas darán comunicación inmediata a la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente o, en su caso, al Centro Operativo de Coordinación (COC) de la Comandancia de la Guardia Civil.

Una de las llaves de cada polvorín auxiliar de distribución estará bajo la custodia del encargado de la explotación u obra y la otra del vigilante de explosivos de la instalación, si lo hubiere, y en su defecto, en poder de la empresa de seguridad que presta el servicio en los consumos. De las personas responsables de la custodia de las llaves tendrá conocimiento la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil correspondiente.

Durante el tiempo en que los polvorines auxiliares de distribución permanezcan cerrados y fuera del horario laboral, las llaves y cualquier copia que exista, estarán custodiadas por separado en un lugar seguro a juicio de la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil que por demarcación le corresponda, y bajo la responsabilidad del encargado de la explotación y de la empresa de seguridad correspondiente, circunstancia que quedará reflejada en el Plan de seguridad ciudadana de la instalación. En ausencia de plan de seguridad de la instalación dichas medidas se fijarán en el plan de registros de la explotación.

En los casos en los que los polvorines auxiliares de distribución se encuentren ubicados en explotaciones de interior, la apertura y cierre se efectuará en presencia del encargado de la explotación u obra y de otra persona que sea designada para este cometido, por el encargado.

En los supuestos en que las explotaciones no almacenen más de 50 kilogramos de explosivo o 500 detonadores y no se realicen consumos diarios superiores a 1 kg de explosivo, no será necesaria la presencia de vigilantes de explosivos para la apertura, consumo ni custodia de las llaves. En estos casos, las llaves estarán custodiadas por separado en un lugar seguro a juicio de la Intervención de Armas y Explosivos que por demarcación le corresponda, y bajo la responsabilidad del encargado de la explotación y otra persona de la empresa explotadora, ambos dotados de medios de transmisión de alarma a distancia conectados a una central receptora de alarmas.

3. Apertura excepcional de los depósitos de productos terminados

3.1 Cualquier apertura de un depósito de productos terminados o de los polvorines que lo conformen fuera del horario establecido, deberá ser autorizada por el Jefe de la Comandancia de la Guardia Civil donde se halle ubicado el mismo. El Jefe de la Comandancia podrá delegar estos cometidos en el Interventor de Armas y Explosivos de la Comandancia.

3.2 En caso de surgir una incidencia en un transporte de explosivos en ruta que haga necesaria la apertura excepcional de un depósito de productos terminados, el responsable de dicho transporte lo participará de inmediato al titular del depósito afectado. Éste, por la vía más rápida, solicitará la apertura excepcional conforme a lo previsto en el apartado anterior por conducto del COC de la Comandancia de la Guardia Civil, que lo comunicará al Jefe de la misma o persona en la que se delegue o faculte quien autorizará o denegará por escrito dicha apertura, comunicando la decisión adoptada a la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente, a efectos de establecer las medidas de seguridad necesarias para atender la incidencia.

3.3 Durante todo el tiempo en que permanezca abierto el depósito o cualquiera de sus polvorines, deberá existir, desde la apertura hasta el cierre, un servicio prestado por

vigilantes de explosivos, armados y dotados de medios de transmisión de alarma adecuados. Esta circunstancia estará recogida en el correspondiente Plan de seguridad ciudadana de la instalación.

4. Destino del material explosivo no consumido

4.1 Al explosivo sobrante en un proceso de voladura se le dará, de forma priorizada, el siguiente destino:

– Almacenamiento, en caso de existir un depósito autorizado con capacidad suficiente
– Devolución a depósito de origen u otro depósito debidamente autorizado
– Destrucción.

4.2 En caso de existir depósito autorizado en la instalación con capacidad suficiente y bajo la responsabilidad del que fuere autorizado para la utilización de explosivos, el explosivo extraído o recibido que no se consuma directa y seguidamente durante el proceso de voladura será inmediatamente almacenado, con excepción del explosivo a granel tipo tolva.

El explosivo a granel deberá ser destruido con las suficientes medidas de seguridad dictadas por el director facultativo y el responsable del equipo de trabajo o de la voladura.

4.3 Únicamente se podrá devolver el explosivo sobrante en un consumo al depósito de procedencia o a otro depósito debidamente autorizado, cuando se carezca de depósito autorizado en la instalación con capacidad suficiente, y concurran causas justificadas ajenas al consumidor (incidencias climatológicas, laborales, accidentes, averías, etc.). Para dicha devolución habrá de cumplirse con lo establecido en el apartado 5.

4.4 Se podrá destruir el explosivo sobrante en un proceso de voladura cuando el director facultativo considere que la destrucción no supone riesgo para la seguridad industrial y la seguridad y salud en el trabajo.

4.5 Cuando por circunstancias extraordinarias y debidamente justificadas no se pueda realizar el almacenamiento, devolución o destrucción del explosivo sobrante en el proceso de voladura, el responsable del consumo lo comunicará por el medio más rápido a la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente, que establecerá el número de vigilantes de explosivos adecuado en relación a la cantidad de explosivos, lugar de custodia y condiciones para impedir sustracciones o accidentes.

La destrucción del material explosivo (sobrante o localizado después de una voladura) se realizará por personal poseedor de las habilitaciones correspondientes, cumpliendo con lo establecido en las disposiciones internas de seguridad (DIS). Se levantará acta por el responsable del consumo, la cual se remitirá a la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil del lugar donde se realice la destrucción. Esta remisión se efectuará dentro de las 48 horas siguientes a la destrucción por cualquier medio electrónico, telemático o informático que garantice su integridad, autenticidad, confidencialidad, calidad, protección y conservación de la información.

4.6 La destrucción de los explosivos será supervisada por el personal de seguridad privada que preste servicio en el consumo, el cual firmará el acta de destrucción que se confeccione al efecto.

4.7 En el acta de destrucción se harán constar los siguientes datos:

– Fecha.
– Hora.
– Procedencia (no consumido o hallazgo después de voladura).
– Clase de explosivo.
– Cantidad.
– Datos del responsable de la destrucción.
– Datos del personal de seguridad privada que preste servicio en la destrucción.

4.8 Cualquier operación realizada con el explosivo deberá reflejarse fielmente en las contabilidades de los registros de la instalación, donde se indicará el explosivo total consumido, destruido, almacenado en el depósito o retornado a origen.

4.9 En cualquier caso, la destrucción de explosivos cumplirá lo establecido en la ITC número 12.

5. Procedimiento para las devoluciones de explosivos

5.1 La devolución de explosivos al depósito de procedencia o a cualquier otro autorizado del mismo suministrador requerirá autorización del Jefe de la Comandancia del lugar de consumo.

En defecto de dichos depósitos y por razones de seguridad ciudadana, dicha autoridad podrá ordenar el almacenamiento del explosivo en el depósito que considere más oportuno, sin perjuicio de la compensación a que, por parte del suministrador, hubiere lugar.

El Jefe de la Comandancia podrá delegar estos cometidos en el Interventor de Armas y Explosivos de la Comandancia o en el Interventor de Armas y Explosivos del lugar de consumo.

El consumidor solicitará al mismo, a través de la Intervención de Armas y Explosivos o del COC, la devolución del explosivo por cualquier medio en Derecho del que quede constancia, por la vía más rápida, justificando la misma, y especificando cantidad y tipo de explosivo, itinerario y depósito de retorno.

Dicha autoridad autorizará o denegará la devolución. En caso de ser autorizada, lo comunicará al Jefe de la Comandancia de retorno a los efectos de solicitud de apertura excepcional, caso de encontrarse cerrado el depósito.

Esta solicitud de apertura, será autorizada por el Jefe de la Comandancia del depósito de retorno, o persona en quien delegue.

5.2 El destinatario, en el apartado «REPAROS/ INCIDENCIAS/ DEVOLUCIONES» de la guía de circulación, indicará la cantidad, tipo y unidades de explosivo objeto de devolución, así como el depósito al que se devuelven. En caso de que se devuelva la totalidad de la mercancía, se indicará expresamente «se devuelve el total de la mercancía de esta guía».

La devolución se acompañará de la guía de circulación, en la que se indiquen los reparos y será entregada en la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil correspondiente al lugar en que se halle ubicado el depósito al que se devuelve el explosivo.

En todo caso, el explosivo devuelto cumplirá los requisitos exigidos por la directiva sobre trazabilidad, para ello el titular del depósito al que se devuelve consignará en sus libros registro, los códigos de identificación de la materia recibida.

5.3 Los vehículos o contenedores que retornen al depósito de origen u otro autorizado, como consecuencia de una devolución de explosivos y en el caso de que dicha mercancía hiciese sobrepasar la capacidad máxima de almacenamiento de la instalación, podrán permanecer cargados en el interior del recinto, en una zona especialmente habilitada a tal efecto, que será designada por la Intervención de Armas y Explosivos del lugar de ubicación, que además establecerá las condiciones de seguridad necesarias para su custodia.

5.4 Se exceptúan del procedimiento de devolución indicado en los apartados 5.1 y 5.2 al explosivo sobrante de una prueba de ensayo o una demostración, debidamente realizada por una empresa autorizada del sector, debiendo en este caso retornar obligatoriamente al depósito de origen.

6. Guía de circulación de explosivos

Las guías de circulación de explosivos que amparan el transporte de estas mercancías se presentarán, para su aprobación o modificación, en la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil que por demarcación le corresponda, antes de las 10:00 horas del día hábil anterior al inicio del transporte.

[. . .]

§ 29

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 22, de 26 de enero de 1999
Última modificación: 18 de septiembre de 2024
Referencia: BOE-A-1999-1826

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS

[. . .]

V-11. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. Indica que el vehículo transporta mercancías peligrosas.

2. Este distintivo se fijará en la parte delantera y en la parte trasera de la unidad de transporte, perpendicularmente al eje longitudinal de ésta y habrán de ser bien visibles.

Además, deberán llevar otros dos distintivos idénticos a los descritos en el párrafo anterior, en los costados del vehículo, paralelamente al eje longitudinal del mismo y de manera claramente visible, en los que deberán constar los números de identificación prescritos en el apéndice B.5 del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, para cada una de las materias transportadas, los siguientes vehículos:

a) Los vehículos cisterna o las unidades de transporte que consten de una o varias cisternas, incluidas en el citado apéndice.

b) Las unidades de transporte y los contenedores que transporten materias sólidas peligrosas a granel incluidas en el repetido apéndice.

En el caso de contenedores que transporten materias sólidas peligrosas a granel y en el caso de contenedores cisterna, los paneles situados en los costados podrán ser reemplazados por una hoja autoadhesiva, una pintura o cualquier otro procedimiento equivalente siempre que el material utilizado a tal efecto sea resistente a la intemperie y garantice una señalización duradera.

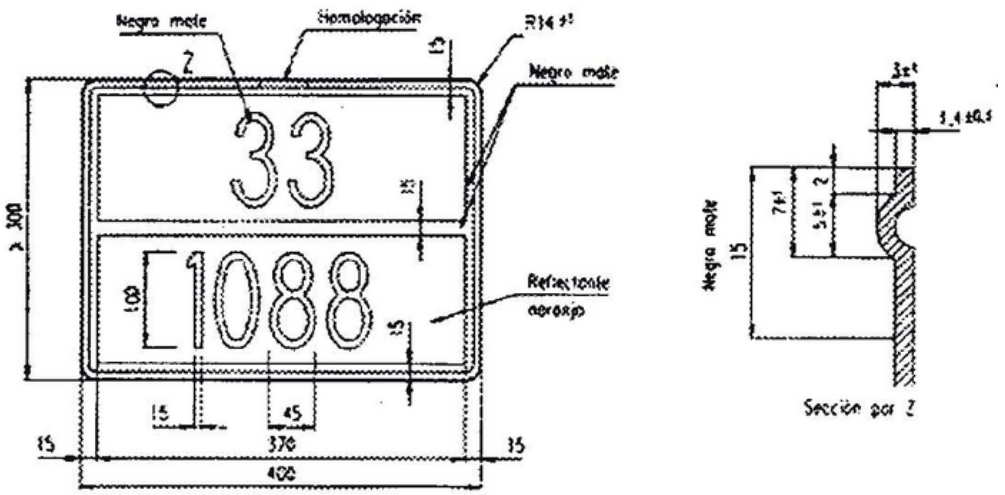
Sobre las unidades de transporte que transporten solamente una de las materias incluidas en el apéndice B.5, los paneles situados en los costados no serán necesarios en el caso en que, los colocados en las partes delantera y trasera vayan provistos de los números de identificación prescritos en el citado apéndice.

Las disposiciones anteriores son aplicables igualmente a las cisternas fijas o desmontables, a los contenedores - cisterna y a las baterías de recipientes vacías, sin

limpiar y sin desgasificar, así como a los vehículos para granel vacíos y contenedores para granel vacíos sin limpiar.

Los paneles de color naranja que no se refieran a las mercancías peligrosas transportadas, o a los residuos de dichas mercancías, deberán ser retirados o cubiertos totalmente.

3. En la parte superior del panel deberá figurar el número de identificación del peligro, y en la parte inferior, el número de identificación de la materia, debiendo ajustarse sus dimensiones, color y características técnicas a lo dispuesto a continuación:



Si el tamaño y la construcción del vehículo son tales que la superficie disponible sea insuficiente para fijar dichos paneles, sus dimensiones podrán ser reducidas hasta 300 mm para la base, 120 mm para la altura y 10 mm para el reborde negro.

LÁMINA REFLECTANTE	Color: NARANJA NIVEL 2.
MATERIAL DEL SUSTRATO	Placa soporte: Plancha metálica de 1 ± 0.2 mm.
CARACTERES Y SUS TINTAS	Pintado antes o después de la embutición. Tipo de tinta: Negro mate.
BORDÓN	Exteriormente a la superficie reflectante y en todo su contorno, las placas llevarán un reborde (bordón) según la figura adjunta.

4. Las muestras que se presenten a homologación se someterán al siguiente ensayo de resistencia al fuego:

Se someterán dos muestras a la acción del fuego durante 15 minutos en las condiciones que se detallan a continuación:

a) Hogar de quemado: Formado por una artesa circular de 720 mm de diámetro y 150 mm de altura, conteniendo 50 litros de gasolina de 96 octanos.

b) Las dos muestras a quemar se colocarán de forma que el borde interior del panel quede a una altura de 500 mm del borde superior de la artesa y centrado con el recipiente.

c) El sitio donde se realice la prueba estará adecuadamente protegido de corrientes de aire.

d) Al cabo de quince minutos se retirarán las muestras de la llama. Los caracteres de ambas muestras deberán ser claramente legibles a una distancia de 5 metros.

e) En los paneles de números intercambiables no se admitirá un desplazamiento de los mismos que pueda alterar su orden de identificación.

[. . .]

§ 30

Orden FOM/606/2018, de 25 de mayo, sobre el contenido del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 137, de 6 de junio de 2018
Última modificación: 12 de noviembre de 2022
Referencia: BOE-A-2018-7511

El Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español incorpora al ordenamiento jurídico español, en lo relativo al transporte por carretera, la Directiva 2008/68/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. El artículo 27 del citado Real Decreto se refiere al informe anual que están obligados a redactar los consejeros de seguridad destinados a la dirección de la empresa sobre las actividades de la misma relativas al transporte de mercancías peligrosas por carretera. Igualmente el artículo 28 del mismo Real Decreto obliga a las empresas a remitir, durante el primer trimestre del año siguiente el informe anual a las autoridades competentes de las Comunidades Autónomas.

Por Orden de 19 de septiembre de 2006, se reguló el contenido mínimo del indicado informe anual, tanto para el transporte por carretera como por ferrocarril y vía navegable. La experiencia en la aplicación de esta orden así como las modificaciones introducidas en la normativa internacional, aconsejan modificar la citada orden en lo que afecta al transporte de mercancías peligrosas por carretera. Por otra parte, con el fin establecer el envío de los informes anuales por vía telemática avanzando en la implantación de la administración electrónica de transportes por carretera, tanto en los organismos de la Administración Central como en los de la Administración Autonómica, se ha planteado la conveniencia de modificar el contenido de los informes anuales de los consejeros de seguridad en relación con el transporte por carretera.

Aunque las modificaciones que se introducen son escasas, razones de claridad aconsejan sustituir íntegramente la citada Orden de 19 de septiembre de 2006 en lo que afecta al transporte por carretera.

La presente orden se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, en tanto que persigue adaptar la normativa interna a modificaciones de la internacional así como la informatización del procedimiento.

En su virtud, de acuerdo con la habilitación contenida en la disposición final primera del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, dispongo:

Primero. *Objeto.*

Se aprueba el contenido mínimo del informe anual que han de remitir las empresas a los órganos competentes de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla, para las actividades relacionadas con las operaciones de expedición, carga, embalado, llenado, descarga o transporte de mercancías peligrosas por carretera. En el caso de que las empresas no hubieran tenido actividades con mercancías peligrosas o que, aun habiéndolas tenido, se hayan realizado al amparo de alguna de las exenciones contempladas en el Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, en adelante ADR, y sus sucesivas enmiendas, no requiriendo, por tanto, designar consejero de seguridad, durante el año al que se refiere el informe, no estarán obligadas a realizarlo.

Segundo. *Presentación del informe anual.*

La presentación de informe anual, ante los órganos competentes de las Comunidades Autónomas donde radique la sede fiscal de la empresa y de las ciudades de Ceuta y Melilla en su caso, se realizará exclusivamente de manera telemática. Igualmente se realizará por este mismo sistema en el caso previsto en el artículo 28. b) del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, cuando el citado informe esté ocasionado por el cese de la actividad de la empresa y sea remitido fuera de los plazos legalmente establecidos.

Con el fin de simplificar a las empresas el envío de la documentación relativa al informe anual, la Dirección General de Transporte Terrestre facilitará a las Comunidades Autónomas y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, la aplicación informática para la realización y remisión del citado informe por este sistema. Igualmente se dispondrá de un sistema de volcado de información y registros que posibilite el realizarlo de forma automatizada.

Tercero. *Competencia para la redacción del informe anual.*

Los informes anuales los redactarán los consejeros de seguridad que posean su título vigente y figuren adscritos a la empresa durante todo o parte del ejercicio correspondiente al informe. Las empresas, bajo la responsabilidad de las cuales se efectúen las operaciones de expedición, carga, embalado, llenado, descarga o transporte, remitirán los informes, según el procedimiento indicado en el segundo punto de la presente Orden, a las autoridades competentes de las Comunidades Autónomas, o de las Ciudades de Ceuta y Melilla, donde radique la sede fiscal de la empresa.

Las personas que remitan el informe anual deberán contar con la representación legal suficiente para realizarlo, de acuerdo con lo establecido al respecto en el artículo 5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de la Administraciones Públicas. A estos efectos, se considerará acreditada la representación legal con el nombramiento previo del consejero y su comunicación oficial, en los términos que se indican en el artículo 28.a) del Real Decreto 97/2014.

Cuarto. *Contenido del informe anual.*

El contenido del informe anual se adecuará al anexo de esta orden y se ajustará al modelo de la aplicación informática a que se refiere el punto segundo de la presente Orden.

Quinto. *Ejecución y coordinación.*

El Director General de Transporte Terrestre adoptará las medidas necesarias para la ejecución de esta Orden, así como para establecer las reglas de coordinación que resulten necesarias para su aplicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2 de 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.

Sexto. *Modificación de la Orden FOM/2924/2006, de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.*

La Orden FOM/2924/2006, de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Su denominación queda redactada en los siguientes términos:

«Orden FOM/2924/2006, de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable.»

Dos. En el apartado primero, el primer párrafo queda redactado en los siguientes términos:

«Se aprueba el contenido mínimo del informe anual que han de redactar los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable.»

Tres. El apartado 2 del anexo I queda redactado en los siguientes términos:

«2. Descripción de la actividad de la empresa implicada y de los modos de transporte:

Operación carga: Ferrocarril.
Operación descarga: Transporte.»

Cuatro. Se suprime el apartado 5 del anexo I.
Cinco. El apartado 6 del anexo I queda redactado en los siguientes términos:

«5. Modo de transporte utilizado:

Ferrocarril: %
Otros: %»

Seis. Se suprime el apartado 5 del anexo II.

Séptimo. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el 2 de enero de 2019.

ANEXO

Contenido del informe anual

Se indicará el año correspondiente al que se realiza el informe.

1.º Identificación de la empresa y del consejero de seguridad.

1.1 Para presentar los informes anuales, las empresas y centros de trabajo deberán haber designado previamente al consejero de seguridad así como comunicado dicha designación a los órganos competentes de las Comunidades Autónomas o de las ciudades de Ceuta y Melilla en que radique la sede fiscal de la empresa.

1.2 Identificación de la empresa: Se indicará la empresa a cuya actividad se refiere el informe, sus datos identificativos y medio o medios de comunicación. La empresa afectada deberá estar previamente inscrita en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, no se considerará el Informe Anual como petición de la citada inscripción. Se podrá añadir cualquier otro medio de comunicación existente, independientemente de los que figuren inscritos en el citado Registro, tanto de la sede fiscal como de los centros de trabajo.

Igualmente se indicará el número de empleados relacionados con las actividades de mercancías peligrosas y, como consecuencia, el valor de seguridad correspondiente según se establece en el artículo 30 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.

De acuerdo con el apartado 3 del citado artículo 30, salvo que haya alguna comunicación relativa a su modificación, el valor de seguridad incluido en el informe anual, se mantendrá a lo largo de todo el año siguiente al del ejercicio del informe.

El informe anual será único por empresa, es decir, por número de identificación fiscal. En él se deberán incluir todas las actividades ejecutadas por la empresa de que se trate, independientemente de la sucursal o centro que las realicen.

La adscripción del consejero de seguridad en el informe anual no exime a la empresa del cumplimiento de la obligación de comunicación que se recoge en el apartado a) del artículo 28 del Real Decreto 97/2014.

1.3 Identificación del consejero de seguridad: Se indicará el/los consejero/s de seguridad expresándose, en el caso de que el consejero de seguridad tenga encomendada un área concreta de actuación (maniobras de carga, descarga, etiquetado, etc.), el área de actividad de la cual es responsable y sus datos de contacto.

El consejero deberá estar previamente adscrito a la empresa a la que se refiere el informe anual. No se considerará el informe anual como comunicación de dicha adscripción.

2.º Descripción de la actividad implicada.

Se indicarán la/s actividad/es desarrollada/s por la empresa para la que se hace el informe. A estos efectos, en el caso de las empresas transportistas de paquetería, servicios similares o agencias de transporte que realicen el grupaje de las mercancías, se considerará, en principio, que realizan el transporte, la carga y la descarga.

No se considerarán como actividades implicadas y, como consecuencia, no formarán parte del informe, las realizadas al amparo de alguna de las excepciones, parciales o totales, que se enumeran en el ADR.

3.º Empresas cargadoras, embaladoras o llenadoras.

Este apartado sólo afecta a las empresas bajo cuya responsabilidad se realicen las operaciones de carga, el embalado o llenado de las mercancías peligrosas.

Previamente deberán haber indicado en el punto 2.º, que desarrollan estas actividades.

3.1 En relación con las mercancías cargadas o embaladas, se indicará el número de su/s etiqueta/s de peligro, tanto de su riesgo principal, según la clase a la que pertenezcan, como de sus riesgos subsidiarios, su grupo de embalaje, de acuerdo con las clasificaciones que figuran en el ADR, si es que dispone de ello, y la cantidad. Igualmente se indicará el código postal del lugar donde se produzca la operación afectada y la dirección, municipio y provincia del mismo.

Las operaciones de carga, embalado o llenado, realizadas fuera del territorio nacional no deberán incluirse en este epígrafe. Las empresas transportistas de paquetería, servicios similares o agencias de transporte, en su caso, deberán cumplimentar estos datos con las indicaciones sobre las materias y la localización de los establecimientos donde se produzcan maniobras de grupaje o fraccionamiento de la carga o embalado.

A los efectos de las unidades a utilizar en la confección de este apartado se atenderá a lo siguiente:

– Para los objetos: toneladas.

– Para los objetos explosivos de la clase 1: masa neta, en toneladas, de materia explosiva.

– Para la maquinaria nombrada en el ADR: cantidad total de mercancía peligrosa contenida en toneladas o metros cúbicos, según sea el estado físico de la materia.

– Para las materias sólidas: toneladas.

– Para los gases de la clase 2: toneladas o metros cúbicos.

– Para las materias líquidas: toneladas o metros cúbicos.

– Para las materias radiactivas de la clase 7: Actividad total en Gigabequerelios.

En el caso de existir pacto expreso sobre asunción de responsabilidades de las maniobras de carga, embalado o llenado, la empresa que, en virtud de dicho pacto, asuma estas obligaciones, relacionará las operaciones de los centros en los cuales se realizan y hayan sido comunicados a tal efecto.

3.2 Se indicarán los distintos tipos de equipos de transporte utilizados para contener las mercancías. Se excluyen los vehículos de tracción propia.

Los equipos a seleccionar serán los siguientes:

Contendores de carga general, Contenedores cisterna, Envase y embalajes de cualquier tipo y capacidad, grandes recipientes para granel (GRG/IBC), según se definen en el ADR, Cisternas de cualquier tipo y capacidad, Recipientes para gases de la clase 2, Cualquier otro tipo de recipiente o equipo usado en el transporte.

La selección no será excluyente, indicándose todos los tipos de recipientes que use una empresa en la operación de carga, transporte, embalado o descarga de las mercancías peligrosas a lo largo del año.

4.º Empresas descargadoras.

Este apartado sólo afecta a las empresas bajo cuya responsabilidad se realicen las operaciones de descarga de las mercancías peligrosas.

Previamente deberá haberse indicado en el apartado 2.º, que se dedica a estas actividades.

4.1 En relación con las mercancías descargadas, se indicará el número de su/s etiqueta/s de peligro, tanto de su riesgo principal, según la clase a la que pertenezcan, como de sus riesgos subsidiarios su grupo de embalaje, de acuerdo con las clasificaciones que figuran en el ADR, si es que dispone de ello, y la cantidad. Igualmente se indicará el código postal del lugar donde se produzca la operación afectada y la dirección, municipio y provincia del mismo.

Las operaciones de descarga realizadas fuera del territorio nacional no deberán incluirse en este epígrafe. Las empresas transportistas de paquetería, servicios similares o agencias de transporte, en su caso, deberán cumplimentar estos datos con las indicaciones sobre las materias y la localización de los establecimientos donde se produzcan maniobras de grupaje o fraccionamiento de la carga.

Las cantidades se indicarán en las mismas unidades que se indican en el epígrafe 3.1 para las operaciones de carga.

En el caso de existir pacto expreso sobre asunción de responsabilidades de las maniobras de descarga, la empresa que, en virtud de dicho pacto, asuma estas obligaciones, las relacionará como maniobras realizadas por la empresa en los centros en los cuales se realizan las operaciones y hayan sido comunicados a tal efecto.

5.º Empresas de transporte.

Este epígrafe sólo afecta a las empresas que realicen el transporte de mercancías peligrosas por carretera y a las empresas cargadoras, descargadoras o embaladoras que dispongan de flota propia.

Previamente deberán haber señalado, en el apartado 2, que realiza esta actividad.

5.1 Las empresas indicarán los datos de las mercancías transportadas, independientemente de que puedan haber sido relacionadas en los cuadros referentes a las maniobras de carga o descarga anteriores, indicándose el número de su/s etiqueta/s de peligro, tanto de su riesgo principal, según la clase a la que pertenezcan, como de sus riesgos subsidiarios, su grupo de embalaje, de acuerdo con las clasificaciones que figuran en el ADR, si es que dispone de ello, y la cantidad, expresadas en las unidades expuestas en el apartado 3.1.

5.2 Se indicarán los vehículos de transporte utilizados indicándose las matrículas, si son de propiedad o no de la empresa, el tipo (entoldado, caja, descubierto, cubierto, semirremolque, semirremolque cisterna, remolque, rígido, camión, tractora, tractocamión, furgón, camión mixto, portacontenedores, tolva, silo, basculante, capitoné, góndola o turismo) o cualquier particularidad que sea necesaria resaltar. Igualmente se indicarán la tara y la masa máxima autorizada de los vehículos. Por último, si se trata de un vehículo catalogado con certificado de aprobación según el ADR, se indicará la categoría de que se trate: AT, FL, OX, (cuando su certificado continúe vigente), EX/II, EX/III o MEMU.

5.3 En el caso que en el transporte intervengan modos distintos de la carretera, se indicará el porcentaje que cada modo de transporte afecta a la totalidad del transporte,

siempre teniendo en cuenta que ese porcentaje será sobre el total anual de las mercancías peligrosas transportadas por la empresa.

6.º Relación de sucesos notificados, ocurridos durante el año, ya sea durante el transporte o durante las operaciones de carga o descarga.

Se indicará la fecha y el lugar del suceso de los accidentes ocurridos durante el año en relación con los cuales se emitió el correspondiente informe según se estipula en el artículo 23.3 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero.

7.º Relación de visitas realizadas a los centros de trabajo.

En este epígrafe se relacionarán las visitas realizadas por el consejero de seguridad a los centros de trabajo adscritos, según se estipula en el artículo 31 del Real Decreto 97/2014, con indicación de la fecha de la visita, la dirección del centro previamente adscrito al consejero de seguridad, su código postal y el régimen temporal de las visitas. Todo ello de acuerdo con el citado artículo 31.

8.º Formación.

En este epígrafe se indicará si el personal ha recibido la formación adecuada y si esta formación figura en su expediente personal. Si no figurase se deberán indicar las razones y las medidas que en su caso se han tomado para su subsanación. Igualmente se hará una breve descripción de los cursos impartidos con indicación, en todo caso, del personal docente, fechas de los cursos, horas lectivas, número de alumnos por curso, temario y cualquier otra circunstancia reseñable.

9.º Observaciones.

Se describirán todas aquellas circunstancias que la empresa estime oportunas con el fin de clarificar o explicar el contenido del informe y aquellas, que por no estar incluidas en los distintos epígrafes, sean necesarias para la correcta relación de las actividades realizadas por la empresa a lo largo del año del informe.

El informe irá fechado y firmado digitalmente por la persona que se hace responsable del mismo en representación de la empresa afectada.

En relación con la actividad de expedición, se cumplimentarán aquellos apartados del informe que le son de aplicación de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente.

§ 31

Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 252, de 21 de octubre de 2005
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2005-17345

El Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de noviembre de 1976, establece las medidas tendentes a asegurar la mejora de las condiciones de conservación y calidad de las mercancías perecederas durante su transporte, en especial en el transcurso de los intercambios internacionales.

Este real decreto tiene por finalidad que la regulación contenida en dicho acuerdo internacional sea también de estricta aplicación al transporte en el territorio nacional, lo cual no sólo contribuirá a hacer más seguro el comercio de mercancías perecederas, sino que, además, será lógicamente un elemento positivo para el desarrollo de este comercio.

Durante su tramitación en fase de proyecto, este real decreto, además de contar con la aprobación de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías perecederas, ha sido informado por la Dirección General de Transportes por Carretera, el Pleno del Departamento de Mercancías del Comité Nacional de Transporte por Carretera, la Sección de Transporte de Mercancías del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, las Secretarías Generales Técnicas de todos los ministerios proponentes y la Dirección General de Cooperación Autonómica del Ministerio de Administraciones Públicas.

Lo establecido en este real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas del Estado de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.1.13.ª, 16.ª y 21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, sanidad exterior y bases y coordinación general de la sanidad y, por último, ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y de los Ministros de Asuntos Exteriores y de Cooperación, del Interior, de Industria, Turismo y Comercio, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 7 de octubre de 2005,

DISPONGO:

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

Las normas vigentes en España en cada momento del Acuerdo sobre transporte de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP) serán de aplicación a los transportes que se realicen dentro del territorio nacional, sin perjuicio de lo establecido en las normas sobre seguridad alimentaria y de lo dispuesto en el Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones.

Asimismo, se aplicarán al transporte interno las normas contenidas en los acuerdos internacionales bilaterales o multilaterales que, conforme a lo dispuesto en el ATP, sean suscritos por España.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) ATP: Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes, hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970.

b) Mercancías perecederas: aquellas mercancías incluidas en el ATP, cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos bajo temperatura dirigida y que estén especificadas en el citado acuerdo internacional.

c) Transporte: toda operación de transporte por cuenta propia o ajena, realizada total o parcialmente en el territorio nacional.

d) Vehículos bajo temperatura dirigida: vehículos isotermos, refrigerantes, frigoríficos o caloríficos, que satisfagan las definiciones y normas enunciadas en el anejo 1 del ATP.

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.13.ª, 16.ª y 21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, sanidad exterior y bases y coordinación general de la sanidad y, por último, ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final segunda. *Habilitación de desarrollo.*

Se faculta a los Ministros de Asuntos Exteriores y de Cooperación, del Interior, de Fomento, de Industria, Turismo y Comercio, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo para dictar, conjunta o separadamente, según sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto, previo informe de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías perecederas.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 32

Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 230, de 25 de septiembre de 2001
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2001-17996

El transporte de mercancías perecederas, realizado en España, se halla sometido a las competencias de diversos Departamentos ministeriales, lo cual aconseja, por una parte, deslindar con precisión las autoridades competentes y sus funciones específicas en relación con esta clase de transporte, y, por otra, constituir una Comisión para su coordinación, que actúe como foro de interlocución entre todas las partes implicadas, y que vele por el ejercicio armónico de dichas competencias y unifique los criterios de aplicación de la vigente normativa, actualmente diseminada y carente de una regulación concreta en lo que se refiere al propio transporte.

La creación de dicha Comisión facilitará el desarrollo de una normativa específica que regule de un modo eficaz la realización del transporte de mercancías perecederas, contemplando en su conjunto tanto las condiciones que actualmente figuran en los distintos reglamentos técnico-sanitarios como las fijadas en los anejos técnicos del ATP (Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes, hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970, actualizado al 1 de enero de 1998), señalando las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos y unificando los criterios de inspección y control.

La Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas encauzará, asimismo, los aspectos técnicos de la representación de España con los distintos organismos internacionales que se ocupan de la materia.

En esta Comisión estarán representados todos los Departamentos ministeriales con competencias en el transporte de mercancías perecederas y las diferentes Comunidades Autónomas. Asimismo, en las subcomisiones y grupos de trabajo que se puedan constituir en el Pleno o en la Comisión Permanente podrán participar representantes de los distintos sectores afectados y, en general, cualesquiera otras personas o entidades que por sus conocimientos sobre la materia se estimare conveniente.

Por último, la asunción por la Secretaría Técnica de Transportes, dependiente del Subsecretario de Fomento, de las funciones de órgano gestor de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, y la prestación del apoyo administrativo y técnico a ésta y a sus órganos, en base a su carácter técnico y especializado, permitirá una mayor agilidad en el ejercicio de las funciones de dicha Comisión.

En su virtud, a propuesta del Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro del Interior y de los Ministros de Fomento, de Asuntos Exteriores, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo, y de Ciencia y Tecnología con la aprobación del Ministro de Administraciones Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 14 de septiembre de 2001,

DISPONGO:

Artículo 1. *Departamentos ministeriales competentes en materia de transporte de mercancías perecederas.*

En los Acuerdos internacionales referentes al transporte de mercancías perecederas en los que España sea parte, y en los Reglamentos nacionales sobre los diferentes modos de transporte de dichas mercancías, la expresión «autoridad competente» se entenderá referida, sin menoscabo de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas, a los siguientes Departamentos ministeriales:

a) Al Ministerio del Interior, en lo que concierne a la normativa de tráfico y circulación de vehículos, conducción y acompañamiento, formación y declaración de aptitud de conductores y expedición de las correspondientes autorizaciones administrativas que habilitan para la conducción de vehículos; control y vigilancia, sin perjuicio de los que en materia de sus respectivas competencias realicen los Departamentos a que se hace referencia en este artículo; uso de las infraestructuras con la fijación de itinerarios, si fuese necesario, por donde discurra el transporte de mercancías perecederas; la dirección y coordinación en caso de accidente, previo informe favorable del Ministro de Fomento; y, en general, en todo lo referente a la seguridad de la circulación vial y en todo cuanto las disposiciones vigentes encomienden a dicho Ministerio.

b) Al Ministerio de Ciencia y Tecnología, en lo que se refiere a la fijación de las características de las unidades dedicadas al transporte de mercancías perecederas, previo informe favorable del Ministerio de Fomento en lo que afecte a la ordenación del transporte de este tipo de mercancías; normativa técnica sobre la inspección de vehículos y unidades de transporte y sobre instalaciones de carga y descarga; certificaciones internacionales de autorización especial de unidades de transporte; normativa técnica para la aprobación de tipo de unidades de transporte; y, en general, en todo cuanto las disposiciones vigentes encomiendan a dicho Ministerio.

c) Al Ministerio de Fomento, respecto a la ordenación del transporte de mercancías perecederas; la normativa sobre la documentación, distintivos, autorizaciones habilitantes para efectuar transporte, así como el control y vigilancia de su cumplimiento; y, en general, en todo cuanto las disposiciones vigentes encomienden a dicho Ministerio. Asimismo, el Ministerio de Fomento será autoridad competente para celebrar los Acuerdos y otorgar las autorizaciones, en aquellos supuestos en que en el ATP u otros Acuerdos internacionales se encomienden tales facultades a las Administraciones competentes de los Estados parte, previo informe de la Comisión Permanente a que se refiere el artículo 6 de este Real Decreto.

d) Al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en lo relativo a las condiciones en que se efectúe el transporte, almacenamiento, carga y descarga de productos de origen animal o vegetal, en el ámbito de sus competencias.

e) Al Ministerio de Sanidad y Consumo, en lo que se refiere a la determinación de las condiciones higiénico-sanitarias del transporte, almacenamiento, carga y descarga de las mercancías de origen animal o vegetal destinadas al uso o consumo humano, en el ámbito de sus competencias.

f) Al Ministerio de Asuntos Exteriores, en lo que se refiere al ejercicio de la representación de España ante los Organismos internacionales en materia de transporte de mercancías perecederas, en coordinación con los demás Departamentos ministeriales competentes; la acreditación de los representantes españoles ante dichos Organismos; la tramitación de cualquier modificación del ATP y de cualquier otro Acuerdo relacionado con él.

Artículo 2. *La Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas. Constitución y fines.*

Se constituye la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, como órgano colegiado interministerial adscrito a la Subsecretaría de Fomento, con los fines siguientes:

a) Coordinar las competencias de los Departamentos ministeriales recogidas en el artículo anterior, en todo lo referente al transporte de mercancías perecederas y a la aplicación de las disposiciones vigentes reguladoras del mismo, siendo preceptivo recabar su informe por los distintos Ministerios en relación con cualquier disposición que proyecten dictar sobre esta materia.

b) Servir de órgano de enlace en las relaciones con los Organismos internacionales en materia de transporte de mercancías perecederas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de acuerdo con éste.

Artículo 3. *Funciones de la Comisión.*

A efectos de lo dispuesto en los artículos anteriores, corresponde a la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas el ejercicio de las siguientes funciones:

a) Informar preceptivamente las propuestas de modificación de las reglamentaciones nacionales e impulsar el procedimiento adecuado para su aprobación.

b) Informar preceptivamente las propuestas de modificación de las reglamentaciones internacionales. Cuando la propuesta provenga de la autoridad competente española, llevará a cabo las actuaciones necesarias para impulsar su aprobación.

c) Proponer al Ministerio de Asuntos Exteriores el nombre de las personas que hayan de participar en las reuniones internacionales sobre transporte de mercancías perecederas.

d) Divulgar la legislación sobre el transporte de mercancías perecederas.

e) Fijar los criterios de información y difusión de cuantos aspectos se encuentren relacionados con las funciones y actividades de la Comisión.

f) Emitir los informes y estudios que le fueran solicitados.

g) Interpretar lo previsto en el Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes.

Artículo 4. *Órganos de la Comisión.*

Serán órganos de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, el Pleno y la Comisión Permanente.

Artículo 5. *El Pleno de la Comisión.*

1. El Pleno de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas estará compuesto por:

1.º El Presidente, que será el Subsecretario de Fomento, quien podrá delegar sus competencias en aquél de los Vicepresidentes que hubiese sido designado a propuesta del Ministerio de Fomento.

2.º Seis Vicepresidentes, que serán designados por el Subsecretario de Fomento, a propuesta, respectivamente, de los Ministerios de Asuntos Exteriores, del Interior, de Fomento, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo, y de Ciencia y Tecnología, de entre los vocales representantes de dichos Departamentos.

3.º Treinta y un vocales, distribuidos de la siguiente manera:

a) Uno por el Ministerio de Asuntos Exteriores, que será designado por el Director general de Relaciones Económicas Internacionales.

b) Dos por el Ministerio del Interior, a razón de un vocal por cada uno de los siguientes órganos directivos: Dirección General de la Guardia Civil y Dirección General de Tráfico.

c) Cuatro por el Ministerio de Fomento, que serán designados por los Directores generales de Transportes por Carretera, de Ferrocarriles, de Aviación Civil y de la Marina Mercante, respectivamente.

d) Dos por el Ministerio de Ciencia y Tecnología, que serán designados por el Director general de Política Tecnológica.

e) Dos por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que serán designados por la Secretaría General de Agricultura y el Director general de Alimentación.

f) Dos por el Ministerio de Sanidad y Consumo, designados por el Director general de Salud Pública y Consumo.

g) Uno por cada una de las Administraciones de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de transportes, con rango mínimo de Director general.

h) Un funcionario, de cuerpo técnico, representante de la Secretaría Técnica de Transportes.

2. Los vocales a que se hace referencia en los párrafos a), b, c), d), e) y f) anteriores deberán ser designados entre funcionarios de los respectivos órganos directivos, con rango mínimo de Subdirector general, excepto el representante de la Dirección General de la Guardia Civil que podrá ser de rango inferior a Subdirector General.

Artículo 6. *La Comisión Permanente.*

La Comisión Permanente estará compuesta por el Presidente, los seis Vicepresidentes y el representante de la Secretaría Técnica de Transportes.

La Comisión Permanente será el órgano competente para impartir las directrices a las que deban sujetarse en su actuación los integrantes de las representaciones de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, que participen en las reuniones internacionales sobre el transporte de mercancías perecederas, salvo que por el Pleno se recabara esta facultad.

La Comisión Permanente podrá realizar, por delegación expresa del Pleno, las funciones en materia de estudio, emisión de informes, impulso de los procedimientos, propuesta y divulgación de la legislación, a que se refieren los párrafos a), b), c), d) y f) del artículo 3 de este Real Decreto.

Artículo 7. *Subcomisiones y grupos de trabajo.*

Tanto en el seno del Pleno como de la Comisión Permanente se podrán constituir subcomisiones y grupos de trabajo para la realización de los estudios e informes que les sean encomendados.

En las subcomisiones y en los grupos de trabajo podrán participar representantes de los sectores afectados, ya sean empresas de transporte frigorífico, fabricantes de vehículos, consumidores u otros similares.

Artículo 8. *El Secretario.*

Actuará como Secretario, tanto del Pleno como de la Comisión Permanente, un funcionario perteneciente a la Subsecretaría de Fomento, designado al efecto por el titular de la misma.

Corresponderá al Secretario, el ejercicio de las funciones establecidas en el artículo 25 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 9. *Apoyo administrativo y técnico a la Comisión y a sus órganos.*

La Secretaría Técnica de Transportes, dependiente del Subsecretario de Fomento, prestará el apoyo administrativo y técnico a la Comisión y a sus órganos, y asumirá las funciones de órgano gestor de la Comisión. Le corresponderá informar y proponer las medidas y resoluciones relativas a las competencias de la Comisión, así como llevar a cabo la ejecución de sus acuerdos.

Al representante de la Secretaría Técnica de Transportes le corresponderá la dirección y coordinación de las delegaciones españolas en las reuniones internacionales en materia de transporte de mercancías perecederas cuando aquélla no sea ejercida por el Ministerio de Asuntos Exteriores.

Artículo 10. *Participación y colaboración con la Comisión.*

El Pleno y la Comisión Permanente, cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán solicitar la asistencia, tanto a las sesiones de las subcomisiones como de los grupos de trabajo, en calidad de asesores, de los representantes del Comité Nacional del Transporte por Carretera o del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, así como cualesquiera de otras empresas, entidades, organismos o asociaciones relacionados con el transporte de mercancías perecederas, u otras personas que por sus conocimientos sobre la materia se estimare conveniente.

Artículo 11. *Funcionamiento de la Comisión.*

1. El régimen de funcionamiento de la Comisión será el establecido para los órganos colegiados en el capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, sin perjuicio de las peculiaridades previstas en el presente Real Decreto.
2. A tenor de lo previsto en el apartado 2 del artículo 22 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, la Comisión será competente para aprobar sus propias normas de funcionamiento.

Disposición final primera. *No incremento de gasto público.*

La aprobación de este Real Decreto no supondrá incremento del gasto público. La organización y funcionamiento de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas se atenderá con los medios materiales y personales de la Subsecretaría de Fomento.

Disposición final segunda. *Habilitación de desarrollo.*

El Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro del Interior, y los Ministros de Fomento, de Asuntos Exteriores, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo, y de Ciencia y Tecnología dictarán o propondrán, conjunta o separadamente, según las materias de que se trate, las disposiciones que exija el desarrollo de este Real Decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 33

Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones

Ministerio de Industria y Energía
«BOE» núm. 65, de 16 de marzo de 2000
Última modificación: 26 de diciembre de 2024
Referencia: BOE-A-2000-5011

Desde que el año 1972 se firmó el instrumento de adhesión de España al Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías perecederas, el uso de las definiciones y normas contenidas en él, para la construcción, control y ensayo de vehículos para el transporte de estas mercancías, se ha ido extendiendo no sólo en España, sino también por el resto de Europa.

El Real Decreto 2312/1985, de 24 de septiembre, por el que se aprueban las normas de homologación, ensayo e inspección del acondicionamiento térmico de los vehículos destinados al transporte de mercancías perecederas, en su anejo y apéndices transcribía gran parte del anejo 1 del citado Acuerdo, intercalándose otras normas para adaptación a la reglamentación nacional.

Sin embargo, tanto el acuerdo, como la reglamentación básica de seguridad industrial, han sufrido en los últimos años importantes modificaciones que hacen aconsejable la actualización de la reglamentación nacional relativa al transporte de mercancías perecederas mediante un nuevo Real Decreto.

El primer objetivo de este Real Decreto es establecer como reglamentación básica para la construcción, control y ensayo de vehículos el anejo 1 del Acuerdo que en cada momento esté en vigor, permitiendo para el transporte nacional unas especialidades perfectamente delimitadas y definidas.

Por otra parte, teniendo en cuenta el marco establecido en el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, que aprueba el Reglamento de la infraestructura para la calidad y la seguridad industrial, se asigna a los organismos de control la mayoría de las funciones relacionadas con los controles a que deben ser sometidos estos vehículos y certificaciones que deben generarse.

La presente disposición ha sido sometida al procedimiento de información previsto en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de la información en materia de normas para la calidad y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, en aplicación de la Directiva 98/34/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de marzo.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Energía, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación en el Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de febrero de 2000,

DISPONGO:

Artículo 1. *Normas de referencia y definiciones.*

1. Las definiciones y normas de los vehículos especiales para el transporte de mercancías perecederas, recogidas en el anejo 1 y sus apéndices del Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas (en lo sucesivo ATP), constituyen la reglamentación técnica para la construcción, control y ensayo de los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada que realicen transportes íntegramente dentro del territorio nacional, con las especialidades recogidas en el anejo 1 de este Real Decreto.

2. A los efectos de lo dispuesto en este Real Decreto, se entenderá como vehículo especial, los vagones, camiones, remolques, semirremolques, contenedores, cajas móviles y otros vehículos análogos, isotermos, refrigerantes, frigoríficos o caloríficos utilizados de conformidad con la Reglamentación técnico-sanitaria sobre condiciones generales de transporte terrestre de alimentos y productos alimentarios a temperatura regulada, aprobada por Real Decreto 2483/1986, de 14 de noviembre.

Artículo 2. *Certificación de conformidad de tipo.*

1. Salvo los vehículos a que se refiere el apartado 4 del anejo 1, apéndice 1 del ATP, cuando son trasladados de otros países partes contratantes, todos los vehículos especiales que se pongan en servicio deberán corresponder a tipos certificados de acuerdo con este Real Decreto.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, los vehículos especiales legalmente fabricados o comercializados en otros Estados miembros de la Unión Europea, u originarios de uno de los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio, parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, que respondan a normas, reglas técnicas, ensayos o procedimientos de fabricación en vigor en dichos países y que aseguren un nivel equivalente de precisión y seguridad en el uso al previsto en este Real Decreto, podrán equipararse a los vehículos especiales certificados de acuerdo con este Real Decreto, siempre que el nivel de equivalencia esté acreditado en el correspondiente certificado emitido por un organismo o estación de ensayo debidamente acreditado en el Estado de origen o procedencia del vehículo.

2. Sin perjuicio de lo previsto en el apartado anterior, los vehículos a motor y sus remolques utilizados como base para construcción de vehículos especiales deberán cumplir con la reglamentación específica de Seguridad Vial que les sea aplicable.

3. Los fabricantes españoles o de la Unión Europea o representantes legales o mandatarios de otros fabricantes extranjeros, para obtener la certificación de conformidad de tipo de un vehículo especial, deberán solicitarlo a un organismo de control que, conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8, pueda actuar en la Comunidad Autónoma donde esté radicado el fabricante o su representante legal o mandatario, si el fabricante es extranjero.

Los organismos de control, previa constatación de que el vehículo se ajusta a los requerimientos técnicos exigibles, certificará las características del prototipo, de conformidad con el modelo establecido en el apéndice 1 del presente Real Decreto. El vehículo de referencia será sometido a los ensayos prescritos en la reglamentación vigente en una estación oficial. Caso de ser favorables los ensayos, el organismo de control emitirá un certificado de conformidad según el modelo establecido en el apéndice 2 del presente Real Decreto.

4. La estación oficial de ensayos será el túnel del frío del Ministerio de Industria y Energía, sito en Getafe, carretera de Andalucía, kilómetro 15,700.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, por el procedimiento previsto en el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la

infraestructura para la calidad y seguridad industrial, podrán ser autorizadas otras estaciones de ensayo que cumplan con requisitos técnicos equivalentes a la estación ya autorizada.

Artículo 3. *Contraseñas de tipo.*

1. Los organismos de control cuando realicen actuaciones de certificación de tipo solicitarán la asignación de contraseña en la forma que el órgano competente de la Comunidad Autónoma donde esté radicado el fabricante disponga.

2. A los efectos de cumplir con las obligaciones que el ATP establece para los Estados, se mantendrá el Registro centralizado de contraseñas de tipo de vehículos especiales. Dicho registro dependerá de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y adoptará medios electrónicos para su funcionamiento. Las solicitudes de alta o baja de contraseñas, se presentarán en la forma que disponga el órgano competente de la Comunidad Autónoma en la que esté radicado el fabricante ante el Registro. Las solicitudes se acompañarán del certificado de conformidad, del certificado de características, y del acta de ensayos del prototipo, y serán resueltas por el citado órgano competente.

Las contraseñas de tipo estarán formadas por la letra F, seguida de un número de cinco cifras correlativas y del número del constructor asignado por el Registro.

3. De conformidad con lo establecido en el anejo 1, apéndice 2, del ATP, las contraseñas de tipo tendrán una validez máxima de 6 años a partir de la fecha del ensayo de determinación del coeficiente global de transmisión térmica K, por lo que serán dadas de baja en el Registro, de oficio, una vez transcurrido dicho plazo.

Artículo 4. *Reparaciones y modificaciones.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en la reglamentación específica sobre reformas de importancia u otra reglamentación específica de seguridad vial, las reparaciones u otras modificaciones que se pretenda realizar en los recintos isotermos y dispositivos térmicos de los vehículos especiales, deberán ser objeto de informe favorable de un organismo de control de conformidad con el modelo establecido en el apéndice 8 del presente Real Decreto, previo a su ejecución, y sólo podrán ser llevadas a cabo en talleres constructores de recintos isotermos para estos vehículos o talleres de reparación, cuyos medios materiales y tecnología hayan sido sometidos a una auditoría previa por un organismo de control y considerados adecuados.

2. A los efectos de la aplicación del apartado anterior, se entenderá por reparación toda aquella que suponga la reposición o sustitución de más de 1 m^2 de superficie exterior del recinto isotermo. Se entenderá por modificación toda aquella que altere las dimensiones exteriores del recinto isotermo o sustituya alguno de los dispositivos térmicos por otro diferente o modifique la clasificación del vehículo especial.

Artículo 5. *Inspecciones de los vehículos.*

1. Sólo se permitirá a un vehículo especial ser puesto o mantenido en servicio cuando haya sido sometido a las inspecciones iniciales, periódicas y excepcionales que se establecen en el ATP y este Real Decreto, con objeto de comprobar la conformidad con la reglamentación establecida, así como el mantenimiento de dicha conformidad a lo largo del tiempo.

2. Además de las comprobaciones previas a que deben ser sometidos los vehículos en las estaciones de ensayo, todas las inspecciones para el control de conformidad antes de la puesta en servicio, periódico o excepcional, serán realizadas por organismos de control que, conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8, puedan actuar en la Comunidad Autónoma donde se realice la inspección.

Las inspecciones periódicas o excepcionales podrán también ser realizadas por estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV), que sean autorizadas para ello por la correspondiente Comunidad Autónoma.

3. El control de conformidad antes de la puesta en servicio, o inspección inicial de los vehículos especiales, a que se hace referencia en el ATP, tiene por objeto comprobar que el vehículo ha sido fabricado por el titular de certificación de la conformidad de tipo, la

verificación de los materiales utilizados, incluida la densidad del aislante, el control de la técnica de aislamiento utilizada, ausencia de rugosidad en las paredes y su continuidad, y la adaptación de la construcción en todos sus aspectos al tipo representado por el vehículo de referencia. Este control se realizará en las instalaciones del fabricante de la caja o cisterna isoterma, o de su representante legal o mandatario, si el fabricante es extranjero, durante su fabricación, y después, una vez montada la caja o cisterna sobre el vehículo portador, para comprobar la correspondencia final con el vehículo aprobado de tipo, emitiéndose un acta según el modelo establecido en el apéndice 3 del presente Real Decreto.

4. El control de conformidad de los vehículos especiales en servicio se realizará mediante inspección del vehículo, o ensayos si así lo requiere el órgano competente en materia de industria, e inspección y ensayos de sus dispositivos térmicos, para comprobar el mantenimiento de las especificaciones que permitieron su puesta en servicio. Estas inspecciones o ensayos se realizarán conforme a lo establecido en el ATP o, en su caso, en el anejo 1 de este presente Real Decreto, emitiéndose un acta según el modelo establecido en el apéndice 7 del presente Real Decreto.

5. Cuando las características del vehículo especial o de sus equipos hayan podido ser alteradas como consecuencia de una reparación o modificación, se ha de efectuar una inspección excepcional por el organismo de control que haya emitido el informe favorable a la reparación o modificación efectuada, emitiéndose un acta según el modelo establecido en el apéndice 9 del presente Real Decreto.

6. En aplicación de lo dispuesto en la Norma general relativa a los ultracongelados destinados a la alimentación humana, aprobada por Real Decreto 1109/1991, de 12 de julio, no estarán sujetos a la obligación de instalar un dispositivo apropiado de medida y registro de la temperatura en el interior de la caja (termógrafo) los vehículos de las clases RRC, FRC y FRF, cuando no realicen transporte de productos ultracongelados, ni tampoco en la distribución local, durante la que podrá instalarse un termómetro colocado en lugar fácilmente visible.

No obstante lo anterior, en aplicación de lo dispuesto en la Orden de 2 de septiembre de 1996 que regula el control metrológico de los termógrafos, durante la inspección de los vehículos, se comprobará el cumplimiento de los plazos de verificación periódica de dichos dispositivos, cuando los vehículos los lleven incorporados.

Artículo 6. *Placa de identificación y ficha de características.*

1. En el caso de inspecciones iniciales de vehículos especiales, si ésta es favorable, el fabricante instalará una placa según modelo que figura en el apéndice 10 del presente Real Decreto, previo troquelado por el organismo de control de todos los datos que en ella deban figurar, incluida la fecha de inspección y el sello del organismo, obteniéndose previamente por el organismo un facsímil por duplicado de la placa. Además, el organismo de control emitirá una ficha de características conforme al modelo que figura en el apéndice 4 del presente Real Decreto. La ficha de características y el facsímil de la placa de fabricante serán presentados por triplicado junto con el certificado de carrozado del vehículo, en la estación ITV que haga la inspección del vehículo para la expedición de la tarjeta ITV. La estación ITV, o la dependencia que la Comunidad Autónoma disponga, archivará una de las copias, sellando las otras y entregándoselas al propietario, quien conservará una en su poder, para las futuras renovaciones del certificado de conformidad, entregando la otra al organismo de control, para su archivo.

2. En el caso de vehículos especiales trasladados desde otro país Parte Contratante del ATP, para su matriculación en España, en aplicación de lo establecido en el apartado 4 de su anejo 1, apéndice 1, una vez obtenido el certificado de conformidad a que se hace referencia en el apartado 4 del artículo 9, un organismo de control deberá troquelar e instalar la placa a que hace referencia en el apartado anterior, si no la llevase o estuviera incompleta, haciendo constar en el apartado «Contraseña de tipo» el número de acta de ensayo de la estación oficial, bien del vehículo o del vehículo de referencia. Igualmente obtendrá su facsímil y emitirá la ficha de características, procediéndose con estos documentos de la misma forma que en el apartado anterior.

3. Tras las inspecciones excepcionales a que haya sido sometido el vehículo especial por reparación o modificación, si alguna de sus características ha sido alterada, el organismo

de control o estación ITV emitirá una nueva ficha de características por triplicado, anulándose la anterior en poder del propietario. La nueva ficha de características, así como la anterior anulada, serán remitidas a la estación ITV donde el vehículo pasó inspección para matriculación, o dependencia donde se encuentre archivada la ficha de características inicial, procediéndose de la misma forma que en el apartado 1 de este artículo.

4. En el caso de pérdida de la placa a la que se hace referencia en este artículo, un organismo de control, previas las comprobaciones necesarias, troquelará e instalará una nueva placa con los datos que figuraban en el facsímil de la anterior, sacando nuevo facsímil, anulando el anterior y procediendo de la misma forma que con la ficha de características del apartado anterior.

En caso de pérdida de la ficha de características, se solicitará un duplicado al organismo de control depositario de la ficha sellada por la estación ITV.

Artículo 7. *Certificado de conformidad del vehículo.*

1. Todos los vehículos especiales matriculados en España, para poder transportar por territorio nacional alimentos o productos alimentarios a temperatura regulada, sometidos a reglamentación técnico-sanitaria, deberán llevar a bordo, durante la operación de transporte, uno de los modelos de certificado de conformidad que se establecen en el artículo 9, o fotocopia de él autentificada por el organismo de control emisor. Dicho documento deberá ser presentado a requerimiento de cualquiera de los órganos competentes en materia de sanidad, transportes o industria, o de sus agentes.

2. En el caso de vehículos matriculados en otro país firmante del Acuerdo ATP, el certificado de conformidad deberá ser del modelo establecido en el ATP.

3. Si el vehículo tiene fijada la placa de certificación de conformidad que se reproduce en el apéndice 3 del ATP, no será exigible llevar a bordo el certificado de conformidad, en contra de lo establecido en los apartados 1 y 2 de este artículo.

4. Tanto el certificado de conformidad como la placa de certificación a que hace referencia este artículo deberán ser entregados a requerimiento del organismo de control o estación ITV que los emitió o al órgano competente de la Comunidad Autónoma, cuando el vehículo especial deje de cumplir las especificaciones técnicas requeridas, o al final de su plazo de validez. La placa debe ser retirada de su lugar de fijación cuando finalice el plazo de validez.

Artículo 8. *Requisitos a cumplir por los organismos de control.*

1. Los organismos de control serán acreditados, autorizados y se notificarán, según se dispone en la sección 1.ª del capítulo IV del Reglamento de infraestructura para la calidad y seguridad industrial, aprobado por Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre.

Los organismos de control y las estaciones ITV para realizar las distintas actividades enunciadas deberán estar acreditados conforme a la norma EN 45.004 y cumplir con los requisitos adicionales establecidos en el anejo 3 del presente Real Decreto.

2. Cuando del informe o certificación de un organismo de control o estación ITV no resulte acreditado el cumplimiento de las exigencias reglamentarias, el interesado podrá manifestar su disconformidad o desacuerdo por el procedimiento previsto en el artículo 16 de la Ley 21/1992, de Industria. En tanto no exista una revocación del informe o certificación negativa por parte de la Administración, el interesado no podrá solicitar el mismo control de otro organismo.

Artículo 9. *Emisión de los certificados de conformidad.*

1. Por cada vehículo especial que haya pasado una inspección satisfactoria que acredite el cumplimiento de la reglamentación técnica general, según lo establecido en el artículo 6, se expedirá un certificado de conformidad según el modelo del apéndice 5 del presente Real Decreto.

A petición del interesado, el organismo de control o la estación ITV confeccionará una placa conforme el modelo descrito en el anejo 1, apéndice 3 del ATP, según las especificaciones en él descritas. En el apartado «Autorización», figurará una «E» seguida de guión y del número de certificado de conformidad.

Tanto los datos de autorización, como la identificación del vehículo y fecha de validez estarán troquelados. Igualmente el organismo de control o estación ITV troquelará su marca.

2. En los casos en que el vehículo vaya a ser utilizado únicamente en territorio nacional, conforme a lo establecido en el anejo 1 del presente Real Decreto, será expedido un certificado de conformidad según modelo del apéndice 6 del presente Real Decreto.

3. Salvo en los casos a que se refiere el siguiente apartado, el organismo de control o estación ITV, que haya realizado la inspección, emitirá y firmará los certificados de conformidad.

4. En los casos en que deba emitirse certificados de conformidad a vehículos trasladados de otro país parte contratante del ATP, en aplicación de lo establecido en el apartado 4 del anejo 1, apéndice 1 del ATP, la emisión será realizada por el órgano competente en materia de industria de la Comunidad Autónoma del domicilio del solicitante.

5. Los certificados de conformidad serán emitidos de forma electrónica y serán firmados electrónicamente con firma avanzada basada en certificado reconocido e incorporarán código de verificación. La emisión de certificados de conformidad no será posible si no se satisfacen las disposiciones del apartado 1 del anejo 4 del presente Real Decreto.

6. Los organismos de control y estaciones ITV remitirán al Registro electrónico de contraseñas de tipo previsto en el artículo 3 copia de los certificados de conformidad del vehículo emitidos, tanto iniciales como sucesivos, quedando estos a disposición de los órganos competentes de las Comunidades Autónomas. En el caso de haberse efectuado ensayo de verificación del coeficiente global de transmisión térmica K se remitirá a dicho Registro copia del acta de ensayo.

Artículo 10. *Documentación generada.*

1. Como consecuencia de las actuaciones de los organismos de control o estaciones ITV establecidas en los artículos anteriores, dichos organismos generarán los documentos que se relacionan para cada caso en el anejo 2 del presente Real Decreto.

2. Los documentos a que se hace referencia en el apartado 1 de este artículo, incluidas las actas negativas, así como las actas de ensayo de la estación oficial, serán archivados y custodiados por el organismo de control o estación ITV durante un plazo de al menos diez años o hasta la fecha de caducidad del documento, si es superior a diez años, estando en todo momento a disposición del órgano competente de la Comunidad Autónoma donde se ha realizado la actuación. Sin embargo, con independencia de lo establecido en el artículo 3 para el registro de tipo, en el caso de certificaciones de tipo, inspecciones iniciales e inspecciones excepcionales, será remitida copia de los documentos al órgano competente de la Comunidad Autónoma, en la forma que éste determine.

Disposición transitoria primera. *Validez de las certificaciones vigentes.*

Los certificados y homologaciones concedidos hasta la entrada en vigor del presente Real Decreto seguirán teniendo la validez establecida en las disposiciones en base a las cuales fueron emitidos.

Disposición transitoria segunda. *Documentación de los vehículos en servicio.*

Durante la primera inspección, para renovación del certificado de conformidad o certificado de autorización, a que sean sometidos los vehículos especiales matriculados en España con anterioridad a la entrada en vigor del presente Real Decreto, el organismo de control deberá emitir una ficha de características y grabar una placa de fabricante, si el vehículo no dispusiese de ella, conforme a los modelos que figuran en los apéndices 4 y 10 del presente Real Decreto, respectivamente. El organismo de control emitirá y sellará ejemplares del facsímil de la placa y de la ficha de características, haciendo constar que se emiten en aplicación de esta disposición transitoria, remitiendo un ejemplar de cada al órgano competente en materia de industria de la provincia donde esté matriculado el vehículo, y entregando el otro juego al propietario del vehículo, quien lo conservará en su poder para futuras renovaciones del certificado de conformidad, y archivando el otro juego.

Los datos que deben figurar en la ficha y en la placa se obtendrán de la documentación aportada por el propietario, de las actas de ensayo de la estación oficial, o de las

comprobaciones físicas sobre el vehículo, haciéndose constar cuáles no han podido ser obtenidos.

Disposición derogatoria única. *Normativa específica.*

Queda derogado el Real Decreto 2312/1985, de 24 de septiembre, por el que se aprueban las normas de homologación, ensayo e inspección del acondicionamiento térmico de los vehículos destinados al transporte de mercancías perecederas y, en general, cuantas disposiciones de igual o inferior rango sean contrarias a lo dispuesto en este Real Decreto.

Disposición final única. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Industria y Energía para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución del presente Real Decreto, así como para modificar los anejos y apéndices del mismo.

ANEJO 1

Especialidades

A. Para transporte nacional, podrán ser certificados de tipo o ser puestos o mantenidos en servicio, según el caso, los siguientes vehículos:

1. Podrán ser puestos en servicio y mantenidos aquellos vehículos isotermos especiales que, cumpliendo con todo lo establecido en el presente real decreto, en la tramitación de conformidad de tipo, hagan constar que son para construcción en “kit”, y que una vez ensambladas constituyan una caja cerrada isoterma, y que los componentes hayan sido construidos en “kit” por el fabricante titular de la certificación de prototipo, aunque el ensamblaje final sea realizado por otro fabricante, siempre que ambos fabricantes tengan implantado sistemas de calidad certificados conforme a la norma ISO 9000 por organismos de certificación acreditados según el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial, modificado por el Real Decreto 338/2010, de 19 de marzo.

Se entiende por el “kit” el conjunto de partes y piezas necesarias para que una vez ensambladas constituyan una caja cerrada isoterma.

No obstante lo anterior, la construcción en “kit” esta limitada exclusivamente a las cajas paralelepipédicas (excluidas por lo tanto las furgonetas o furgones) que se construyan para ser montadas mecánicamente en un vehículo incompleto por un fabricante de segunda fase, mediante fijaciones mecánicas de tipo permanente.

Todo el proceso de construcción de estas cajas paralelepipédicas en forma de “kit” será controlada por el mismo organismo de control autorizado. A estos efectos, se controlarán los componentes proporcionados por el titular de la aprobación de tipo y el ensamblaje por el otro fabricante, incluyendo el montaje mecánico en el vehículo incompleto por un fabricante de segunda fase.

Dicho organismo de control es el responsable del envío de una de cada diez que se fabriquen, cajas montadas ya en el vehículo incompleto, a una estación de ensayo autorizada para la verificación del coeficiente “k”, según el párrafo 26 del Acuerdo ATP, anexo 1, apéndice 2.

El fabricante de segunda fase que realiza el ensamblaje final deberá estar inscrito en el Registro de contraseñas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, como tal y contar al menos con tres certificaciones de conformidad de tipo vigentes en todo momento, del tipo “F” (internacionales), de conformidad con el Acuerdo ATP y el presente real decreto.

2. Podrán ser mantenidos en servicio los vehículos refrigerantes puestos en servicio antes del 1 de febrero de 1997, cuya reserva de frío fue determinada mediante cálculo conforme a los criterios establecidos en el apéndice 11 del presente real decreto.

3. Los vehículos multicompartimento que sean conformes a lo establecido en el apéndice 12 del presente real decreto, podrán ser certificados de tipo y puestos en servicio.

4. Los vehículos cuyo número de puertas sea superior al del vehículo de referencia, pero cuyo perímetro total de puertas sea igual o inferior, podrán ser puestos en servicio y mantenidos.

5. Cuando un vehículo refrigerante por placas eutécticas fijas, en relación con un vehículo refrigerante certificado de tipo, tenga una fuente de frío cuya potencia de motor por unidad de superficie interior sea igual o superior y la superficie de placas eutécticas por unidad de superficie interior sea igual o superior, siempre que el fluido frigorígeno sea el mismo y ambas soluciones eutécticas tengan la misma temperatura de congelación, podrá considerarse del mismo tipo y ponerse en servicio y mantenerse.

B. Las contraseñas de tipo concedidas conforme a lo dispuesto en este anejo estarán formadas por la letra “N”, seguida de un número de cinco cifras correlativas y del número de constructor asignado por el Registro.

C. El primer control de conformidad de los vehículos especiales, posterior a su puesta en servicio, se realizará a los seis años de la inspección previa a su puesta en servicio, o antes si la autoridad competente lo requiere.

Los controles posteriores se realizarán cada tres años o antes si la autoridad competente lo requiere.

ANEJO 2

Documentos a generar por los organismos de control

a) Certificación de prototipo de vehículos especiales:

1.º Certificado de características de un prototipo de vehículo especial (apéndice 1).
2.º Certificado de conformidad del tipo con los requisitos reglamentarios (apéndice 2).

b) Inspección inicial, antes de la puesta en servicio, de vehículos especiales:

1.º Acta de conformidad del vehículo especial con el tipo (apéndice 3).
2.º Ficha de características del vehículo especial (apéndice 4).
3.º Certificado de conformidad del vehículo (apéndice 5 ó 6) (archivar copia).

c) Inspecciones periódicas de vehículos especiales:

1.º Acta de inspección periódica de un vehículo especial (apéndice 7).
2.º Certificado de conformidad del vehículo (apéndice 5 ó 6) (archivar copia).

d) Inspecciones excepcionales:

1.º Informe previo a la modificación o reparación del vehículo especial (apéndice 8).
2.º Acta de inspección excepcional de un vehículo especial (apéndice 9).
3.º Ficha de características del vehículo especial (tras su modificación o reparación) (apéndice 4).
4.º Certificado de conformidad del vehículo (apéndice 5 ó 6) (archivar copia).

ANEJO 3

Requisitos de los procedimientos y equipos de inspección

Los organismos de control deberán disponer al menos de los equipos de inspección que figuran en el cuadro 1, y de los procedimientos técnicos que figuran en el cuadro 2.

Cuadro 1

Equipos de inspección mínimos

Flexómetro.
Calibre.
Pinza amperimétrica, vatímetro.
Resistencia de aletas.
Registrador de temperaturas.
Balanza de precisión *.
Lámpara autónoma.
Troqueles alfanuméricos.

Cámara fotográfica.

* No exigible a las estaciones ITV.

Los equipos de inspección, estarán sujetos al control metrológico del Estado, de acuerdo con lo establecido en el capítulo III de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, y las disposiciones reglamentarias para su aplicación y desarrollo, cuando exista.

Cuadro 2

Procedimientos técnicos

Auditoría de conformidad de la producción *.
Certificación de conformidad de tipo *.
Inspección de fabricación *.
Inspección inicial *.
Inspección periódica.
Inspección excepcional.

* No exigible a las estaciones ITV.

ANEJO 4

Requisitos para el cumplimiento del Acuerdo ATP en relación con las inspecciones, modificaciones, conformidad de la producción en serie y conformidad de unidades en servicio

1. Disposiciones relativas a garantizar la conformidad de la producción en serie del fabricante de unidades de transporte.

a) Verificación inicial del fabricante. Antes de emitir el primer certificado de conformidad de tipo a un fabricante, un organismo de control verificará la existencia y la aplicación de procedimientos que permitan el control efectivo de la conformidad de los productos con el tipo a aprobar.

Para evaluar el cumplimento de este requisito podrá tomarse como base un sistema de gestión de la calidad del fabricante certificado según la norma UNE EN ISO 9001, en su versión vigente, o norma equivalente, emitido por una entidad de certificación acreditada, que permita asegurar la conformidad de producto con el tipo a aprobar.

En el caso de fabricantes de vehículos sometidos a conformidad de la producción según el artículo 9 del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, también podrá tomarse como base el certificado de conformidad vigente en el momento de la verificación.

En caso contrario, la evaluación inicial se efectuará a satisfacción del organismo de control, emitiendo la correspondiente documentación justificativa de dicha actuación.

Una vez superada la evaluación inicial, el organismo de control solicitará la inscripción del fabricante en el Registro de contraseñas de tipo de vehículos especiales previsto en el artículo 3 de este real decreto, de acuerdo con el procedimiento establecido en el mismo. Dicha inscripción se efectuará aportando el documento que detalle la evaluación efectuada y su resultado.

b) Disposiciones de conformidad del producto. Durante el control de fabricación que se ejecuta como parte del control de conformidad antes de la puesta en servicio de los vehículos especiales, definido en el artículo 5.3 de este real decreto, el organismo de control comprobará lo siguiente:

i) La unidad de transporte ha sido fabricada por el titular de la certificación de conformidad de tipo, llevando a cabo la producción de las unidades correspondientes, dispuestas para su utilización por parte del cliente final.

ii) El fabricante dispone de un certificado de conformidad de la producción ATP vigente, o, en su caso, de verificación inicial, con las excepciones previstas en la disposición transitoria segunda.

iii) La unidad se corresponde en todos sus aspectos al tipo representado por el vehículo de referencia. Para ello, verificará que se cumplen las condiciones mínimas establecidas en el anexo 1, apéndice 1, del Acuerdo ATP, para considerar la unidad fabricada perteneciente al mismo tipo que la unidad sometida a ensayo.

c) Verificación continua del fabricante:

La conformidad de la producción deberá evaluarse de forma periódica por un organismo de control cada tres años. La primera auditoría se producirá a los tres años desde la fecha de inscripción del fabricante en el Registro de contraseñas de tipo de vehículos especiales.

Las disposiciones para estas auditorías periódicas consistirán en un seguimiento de la eficacia continua de los procedimientos establecidos en el apartado 1.a).

Además, en cada revisión de verificación continua, el organismo de control comprobará que el fabricante ha efectuado, como mínimo, un ensayo para la verificación del coeficiente global de transmisión térmica K sobre una unidad fabricada conforme a algún tipo aprobado con contraseña vigente en el momento del ensayo.

Cuando se obtengan resultados insatisfactorios, el organismo de control deberá asegurarse de que se toman todas las medidas necesarias para restablecer la conformidad de la producción a la mayor brevedad. Se concederá un periodo máximo de tres meses durante los cuales podrán seguir emitiéndose certificados de conformidad para ese fabricante.

Una vez superada esta verificación continua de la conformidad de la producción el organismo de control emitirá un certificado de conformidad de la producción ATP, con validez de tres años, que será remitido al Registro de contraseñas de tipo de vehículos especiales, junto con el acta del ensayo de verificación efectuado.

2. Las modificaciones de la caja o cisterna u otros recintos isotermos, definidas en el artículo 4 del presente real decreto, estarán limitadas por las reglas definidas para considerar una unidad perteneciente a un tipo definidas en el anexo 1, apéndice 1 del Acuerdo ATP, esto es, garantizando que la caja, cisterna o recinto isotermo modificado sigue correspondiendo al tipo aprobado.

Las modificaciones sobre el recinto isotermo podrán realizarse únicamente por un fabricante de vehículos especiales isotermos que tenga como mínimo una aprobación de tipo F internacional vigente.

3. De conformidad con el anejo 1, apéndice 2 del Acuerdo ATP, en su apartado 5. Control de isotermia de las unidades en servicio:

a) En el caso general, los vehículos deberán someterse a un ensayo de verificación del coeficiente global de transmisión térmica K cuando se alcance una antigüedad de 15 años desde la fecha de fabricación del recinto isotermo, como condición necesaria para la renovación del correspondiente Certificado de Autorización para el Transporte de Mercancías Perecederas (ATP, o en su caso TMP), sin perjuicio del control de eficacia de los dispositivos térmicos, cuando sea de aplicación. Dicho ensayo, deberá efectuarse en una estación de ensayos designada según el artículo 2 del presente real decreto. La categoría que, en su caso, se asignará a cada vehículo en la renovación del certificado será la obtenida en el ensayo correspondiente.

b) En caso de ser mantenidos en servicio, los vehículos volverán a someterse a un ensayo de verificación del coeficiente global de transmisión térmica K cuando se alcance una antigüedad de 24 años desde la fecha de fabricación, y a partir de ese momento, cada tres años.

c) Para la emisión de los certificados de las unidades con una antigüedad de más de 12 años, como resultado de cualquier tipo de inspección, deberá tenerse en cuenta que la fecha de validez debe ser como máximo la que corresponda a los 15 años desde la fecha de fabricación del recinto isotermo. Del mismo modo, esta circunstancia deberá tenerse en cuenta si es necesario renovar certificados a vehículos que deben volver a verificarse de acuerdo con el párrafo anterior.

d) Para aquellos vehículos que efectúen únicamente transporte de mercancías perecederas por territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, lo establecido en las anteriores letras a), b) y c) será de aplicación a partir del día 1 de julio de 2026.

4. Las estaciones de ensayo deberán utilizar los mecanismos adecuados que impidan el cierre total de las bocas de hombre mientras se efectúan labores en el interior de una unidad cisterna, estando dichos mecanismos vinculados al arnés de seguridad que deberá portar el personal que efectúa el ensayo.

APÉNDICE 1

Certificado de características de un prototipo de vehículo especial

Organismo de control.....
Certificado número .....
Nombre del Inspector.....
Fecha de la inspección .....
Lugar de la inspección .....

Especificaciones de la caja

Marca y tipo ..... Número de identificación .....
Construida por .....
Perteneciente o explotada por .....
Presentada por .....
Fecha de contrucción.....
Carga útil ..... kg.

Dimensiones principales:

Exteriores: Largo ..... m. Ancho ..... m. Alto ..... m.
Interiores: Largo ..... m. Ancho ..... m. Alto ..... m.
Superficie total del suelo de la caja ..... m^2.
Volumen interior total utilizable de la caja ..... m^3.
Superficie total interior de las paredes de la caja S_i ..... m^2.
Superficie total exterior de las paredes de la caja S_e ..... m^2.
Superficie media $S=\sqrt{S_i \bullet S_e}$ ..... m^2.

Especificaciones de las paredes de la caja (1):

Techo .....
Suelo .....
Paredes laterales .....

Tabique interior fijo longitudinal/transversal (2) (3):

Distancia interior a pared delantera o lateral izquierda .....m.
Especificaciones .....

Particularidades de la estructura exterior de la caja (4):

Número, situación y dimensiones:

De las puertas .....
De las ventanas .....
De los orificios de carga de hielo .....

Equipos interiores o dispositivos accesorios (5): .....

Especificaciones de la cisterna

Marca y tipo ..... Número de identificación .....
Construida por .....
Perteneciente o explotada por .....

Presentada por .....
Fecha de contrucción .....

Dimensiones principales:

En el exterior: longitud del cilindro ..... m.
Eje mayor ..... m.
Eje menor ..... m.
En el interior: longitud del cilindro ..... m.
Eje mayor ..... m.
Eje menor ..... m.
Volumen interior útil ..... m^3.
Volumen interior de cada compartimento ..... m^3.
Superficie total interior de la cisterna S_i ..... m^2.
Superficie total interior de cada compartimento
S_{i1} ..... m^2.
S_{i2} ..... m^2.
Superficie total exterior de la cisterna S_e ..... m^2.
Superficie media de la cisterna $S=\sqrt{S_iS_e}$ ..... m^2.

Especificaciones de las paredes de la cisterna (1):

Particularidades de la estructura de la cisterna (4):

Número, situación y dimensiones de las bocas de hombre .....
Descripción de las tapas de las bocas de hombre .....
Número dimensiones y descripción de las tuberías de vaciado .....

Equipos interiores o dispositivos accesorios (5): .....

Especificaciones de los dispositivos de enfriamiento mediante hielo hídrico o carbónico para vehículos refrigerantes

Descripción del dispositivo de enfriamiento .....
Naturaleza del frigorígeno.....
Carga nominal del frigorígeno indicada por el constructor ..... kg.
Funcionamiento autónomo/no autónomo conectado a una instalación central (3) .....

Dispositivo de enfriamiento móvil/no móvil (3)

Fabricante .....
Tipo, serie/número de fabricación .....
Año de fabricación.....
Dispositivo de carga (descripción, situación), adjúntese un croquis en caso necesario .....

Dispositivos de ventilación interior:

Descripción (número de aparatos, etc.) .....
Potencia de los ventiladores eléctricos ..... W.
Caudal ..... m^3/h.
Dimensiones de los conductos: sección transversal ..... m^2.
Lontigud ..... m.
Pantalla de toma de aire: descripción (6).

Dispositivos de automatización .....

Especificaciones de los dispositivos de enfriamiento mediante placas eutécticas para vehículos refrigerantes

Descripción .....
Naturaleza de la solución eutéctica .....
Carga nominal de solución eutéctica indicada por el fabricante ..... kg.
Calor latente a la temperatura de congelación indicada por el fabricante ..... kJ/kg a ..... ºC.
Funcionamiento autónomo/no autónomo/conectado a una instalación central (3) .....
Fabricante .....
Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....
Placas eutécticas: Marca ..... Tipo .....
Dimensiones, número, emplazamiento de las placas, distancia con relación a las paredes (adjuntar croquis) .....
Reserva de frío total declarado por el fabricante para una temperatura de congelación de ..... ºC ..... W.

Dispositivo de ventilación interior (si hay):

Descripción .....
Dispositivos de automatización .....

Equipo frigorífico (si hay):

Marca ..... Tipo ..... Número .....
Emplazamiento .....
Compresor: Marca ..... Tipo .....
Modo de accionamiento .....
Potencia del motor de accionamiento kW a ..... rpm.
Naturaleza del frigorígeno .....
Condensador .....
Potencia frigorífica indicada por el fabricante para la temperatura de congelación declarada y para una temperatura de +30 ºC .....W.

Dispositivos de automatización:

Desescarche (si hay) .....
Termostato .....
Presostato BP .....
Presostato HP .....
Válvula de expansión .....
Otros.....

Dispositivos accesorios:

Dispositivos de calentamiento eléctrico de las juntas de las puertas.
Potencia por metro lineal de resistencia ..... W/m.
Longitud lineal de resistencia..... m.

Especificaciones de los dispositivos de enfriamiento mediante gas licuado para vehículos refrigerantes

Descripción .....
Funcionamiento de manera autónoma/no autónoma/conectado a una estación central (3).
Dispositivo de enfriamiento móvil/no móvil (3).
Fabricante .....
Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....

Naturaleza del frigorígeno .....
Carga nominal del frigorígeno indicada por el constructor ..... kg.
Descripción del depósito .....
Dispositivo de carga (descripción, situación) .....

Dispositivos de ventilación interior:

Descripción (número de aparatos, etc.) .....
Potencia de los ventiladores eléctricos ..... W.
Caudal ..... m^3/h.
Dimensiones de los conductos: sección transversal ..... m^2 ; longitud ..... m.
Dispositivos de automatización .....

Especificaciones de las máquinas frigoríficas para vehículos frigoríficos

Funcionamiento de forma autónoma/no autónoma conectada a una instalación central (3).
Máquinas frigoríficas movibles/no movibles (3).
Fabricante .....
Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....
Naturaleza del frigorígeno y carga .....
Portencia frigorífica útil indicada por el constructor para una temperatura exterior de +30 ºC y para una temperatura interior de:

0 ºC ..... W
-10 ºC ..... W
-20 ºC ..... W

Compresor:

Marca ..... Tipo .....
Modo de accionamiento: eléctrico/térmico/hidráulico (3).
Condensador .....
Evaporador .....
Motor del/de los ventiladores: Marca ..... tipo .....
número ..... potencia ..... kW a ..... rpm.

Dispositivos de ventilación interior:

Descripción (número de aparatos, etc.) .....
Potencia de los ventiladores eléctricos ..... W.
Caudal ..... m^3/h.
Dimensiones de los conductos: sección transversal ..... m^2 ; longitud ..... m.

Dispositivos de automatización:

Marca ..... Tipo .....
Desescarche (si procede) .....
Termostato .....
Presostato BP .....
Presostato HP .....
Válvula de expansión .....
Otros .....

Especificaciones de los dispositivos de calentamiento para vehículos caloríficos

Descripción .....
Funcionamiento de forma autónoma/no autónoma conectada a una instalación central (3).
Dispositivos de calentamiento móvil/fija (3).
Fabricante .....

Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....
Emplazamiento .....
Superficie global de intercambio de calor ..... m^2.
Potencia útil indicada por el fabricante ..... kW.

Dispositivos de ventilación interior:

Descripción (número de aparatos, etc.) .....
Potencia de los ventiladores eléctricos ..... W.
Caudal ..... m^3/h.
Dimensiones de los conductos: sección transversal ..... m^2, longitud ..... m.

El abajo firmante certifica que todas las características contenidas en este documento han sido comprobadas por el inspector de este organismo en la fecha y en el lugar que constan al principio.

....., a ..... de ..... de 200....

El Director técnico del organismo de control

Fdo.:

---

(1) Naturaleza y espesor de los materiales que constituyen las paredes de la caja, del interior al exterior, modo de construcción, etc.

(2) Abrir un apartado por cada tabique existente. Si no existen, eliminar el apartado.

(3) Táchese lo que no proceda.

(4) Si existen irregularidades en la superficie, indicar el tipo de cálculo efectuado para determinar S_i y S_e.

(5) Barras portacarnes, ventiladores, «flettners», etc.

(6) Suprimir este punto si no tiene objeto.

APÉNDICE 2

Certificado de conformidad con los requisitos reglamentarios de un tipo de vehículo especial destinado al transporte de mercancías perecederas

Organismo de control: .....
Número de contraseña de tipo .....

Vehículo isotermo (1).
Refrigerante.
Frigorífico.
Calorífico.

A la vista de las actas de ensayo abajo referenciadas y del seguimiento que este organismo ha realizado durante su fabricación, se certifica que el vehículo abajo referenciado cumple con la Reglamentación establecida en el Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, pudiendo ser utilizado como vehículo de referencia para la puesta en servicio de vehículos del mismo tipo hasta el día: .....

A petición del fabricante, se certifica que los componentes del vehículo han sido construidos en «kit» y se utilizará como vehículo de referencia para vehículos en «kit» de conformidad con el apéndice 1 del mencionado Real Decreto (2).

Tipo (3) .....
Fabricado por .....
En su caso, representante legal del fabricante .....
Vehículo (4) .....
Número de fabricación: .....
Marca .....

Superficie interior de la caja ..... m^2.
K= ..... W/m^2 ºC.
Error máximo de medición correspondiente al ensayo efectuado .....
Si se trata de vehículo refrigerante, naturaleza del agente frigorífico .....

Si se trata de vehículo frigorífico:

Marca del equipo frigorífico .....
Potencia frigorífica para una temperatura externa de +30 ºC y para una temperatura interior de:

0º C ..... W.
-10º C ..... W.
-20º C ..... W.

Si se trata de vehículo calorífico:

Sistema de calentamiento .....
Potencia en kW .....
Vehículo presentado a ensayos el .....
Estación Oficial de Ensayos .....
Fecha de las actas de ensayos .....
Números de las actas de ensayos .....

En ....., a ..... de ..... de 200....

El Director técnico del organismo de control

Observaciones

1. Las características constructivas de los vehículos que se fabriquen se corresponderán con las que figuran en el/las acta/s de ensayos referenciadas, según la reglamentación vigente.
2. La conformidad de la producción se comprobará por el procedimiento establecido en la reglamentación vigente.
3. Este certificado perderá su validez si se comprueba que las características de la producción no coinciden con las del vehículo de referencia.
4. En el caso de vehículos «kit» se cumplirán las condiciones y restricciones establecidas en la reglamentación vigente.

---

(1) Táchese lo que no proceda.

(2) Omítase este párrafo si no es de aplicación.

(3) Consígnese la categoría y clase que le corresponda, de acuerdo con el anejo 1 del ATP, así como las letras de la marca de identificación correspondiente que figuran en el apéndice 4 de dicho anejo.

(4) Indíquese el tipo (vagón, camión, furgoneta, remolque, semirremolque, contenedor, etc.); en el caso de vehículos cisterna, añadir la palabra «cisterna».

APÉNDICE 3

Acta de conformidad de un vehículo especial con el tipo

Organismo de control .....
Nombre del inspector .....
Fecha de la inspección .....
Dirección completa del lugar de la inspección .....

Tipo de recinto acondicionado (caja):

Caja cerrada □
Furgoneta □
Cisterna □

Contenedor □
Vagón □

Categoría y clase que se solicita para el vehículo acondicionado:

IN	□	IR	□	RNA	□	RRA	□	RRB	□
RRC	□	RND	□	RRD	□	FNA	□	FRA	□
FRB	□	FRC	□	FND	□	FRD	□	FRE	□
FRF	□	CNA	□	CRA	□	CRB	□		

Nombre completo del fabricante .....
Marca (si existe) .....
En caso de vehículo para construcción en «kit», nombre completo del fabricante que ha realizado el montaje final .....

Vehículo portador (excepto contenedores y vagones):

Número de bastidor: ..... Contraseña hom.: ..... PMA: .....
Nombre completo del fabricante .....
Marca .....
Vehículo a motor: Chasis cabina □ furgoneta □ deriv. turismo □.
Remolque: Completo □ de eje central □ semirremolque □.

Características del vehículo acondicionado (caja):

Número de fabricación: ..... Fecha de fabricación: .....
Contraseña tipo: ..... Fech. Cert. tipo: .....
Acta de ensayo de tipo número: .....
Estación de ensayo: .....

Dimensiones exteriores (mm):

L: ..... A: ..... H: .....

Dimensiones interiores (mm):

L: ..... A: ..... H: .....

Superficie interior (m^2 dos decimales) .....
Superficie exterior (m^2 dos decimales) .....
Superficie media (m^2 dos decimales) .....
Volumen interior (m^3 dos decimales) .....
Carga útil (PMA-TARA) (kg) .....
Composición, calidad y espesor (en mm) de aislamiento de las paredes del interior al exterior:

Techo .....
Suelo .....
Paredes laterales .....
Acta de conformidad de los materiales aislantes:

(Organismo de control): ..... (fecha) ..... (número) .....

Tabique interior fijo/móvil longitudinal/transversal (1) (2):

Distancia interior a pared delantera o lateral izquierda ..... m.
Especificaciones .....
Número, emplazamiento y dimensiones de puertas, trampillas, otras aberturas: Estanquidad al aire: .....
Equipos interiores o dispositivos accesorios .....
Orificios de carga de hielo .....
Coeficiente global de transmisión térmica del vehículo de referencia: K= .. W/m^2 ºC.

Características del vehículo acondicionado (cisterna):

Número de fabricación: ..... Fecha de fabricación: .....

Contraseña tipo: ..... Fech. Cert. tipo: .....
Acta de ensayo número: ..... Estación de ensayo: .....
Dimensiones principales (mm):

En el exterior: Longitud del cilindro .....
Eje mayor .....
Eje menor .....
En el interior: Longitud del cilindro .....
Eje mayor .....
Eje menor .....
Volumen interior útil (m^3 dos decimales) .....
Volumen interior de cada compartimento .....
Superficie total interior de la cisterna (m^2 dos decimales) .....
Superficie total interior de cada compartimento:
S_{I1} .....
S_{I2} .....

Superficie total exterior de la cisterna (m^2 dos decimales) .....
Superficie media de la cisterna $S=\sqrt{S_I \bullet S_e}$ ..... m^2.

Composición, calidad y espesor (en mm) de aislamiento de las paredes del interior al exterior:

Paredes laterales .....
Acta de conformidad de los materiales aislantes:

(Organismo de control): ..... (fecha) ..... (número) .....

Particularidades de la estructura de la cisterna:

Número, situación y dimensiones de las bocas de hombre .....
Descripción de las tapas de las bocas de hombre .....
Número dimensiones y descripción de las tuberías de vaciado .....
Equipos interiores o dispositivos accesorios .....
Coeficiente global de transmisión térmica del vehículo de referencia K = ...W/m2 ºC.
.....

Equipo térmico de vehículos refrigerantes

Fuente de frío:
Hielo hídrico □; hielo carbónico □; placas eutécticas □; gas licuado □; autónoma □; no autónoma □; móvil □; no móvil □.

En el caso de placas eutécticas:

Descripción .....
Naturaleza de la solución eutéctica .....
Carga nominal de solución eutéctica indicada por el fabricante ..... kg.
Calor latente a la temperatura de congelación indicada por el fabricante ..... kJ/kg A ..... ºC.
Funcionamiento autónomo/no autónomo/conectado a una instalación central (2) .....
Fabricante .....
Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....
Placas eutécticas: Marca ..... Tipo .....
Dimensiones, número, emplazamiento de las placas, distancia con relación a las paredes .....
Reserva de frío total declarado por el fabricante para una temperatura de congelación de ..... ºC .....W.

Dispositivos de ventilación interior (si hay):

Descripción .....
Dispositivos de automatización .....

Equipo frigorífico (si hay):

Marca ..... Tipo ..... Número .....
Emplazamiento .....
Compresor: Marca ..... Tipo .....
Modo de accionamiento .....
Potencia del motor de accionamiento ..... kW A ..... rpm.
Naturaleza del frigorígeno .....
Condensador .....
Potencia frigorífica indicada por el fabricante para la temperatura de congelación declarada y para una temperatura de +30 ºC ..... W.
Dispositivos de automatización:

Desescarche (si hay) .....
Termostato .....
Presostato BP .....
Presostato HP .....
Válvula de expansión .....
Otros .....

Dispositivos accesorios:

Dispositivos de calentamiento eléctrico de las juntas de las puertas.
Potencia por metro lineal de resistencia ..... W/m.
Longitud lineal de resistencia ..... m.

Equipo térmico de vehículos frigoríficos

Si la máquina frigorífica del vehículo de referencia ha sido ensayada separadamente:

Acta y fecha de ensayo: ..... Estac. de ensayo: .....
Tipo .....
Fabricante .....
Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....
Potencia frigorífica indicada por el fabricante a la temperatura exterior de +30 ºC y temperatura interior:

0º C ..... W.
-10º C ..... W.
-20º C ..... W.

Naturaleza del frigorígeno y carga: .....

Dispositivos de ventilación interior (si existen):

Descripción (número, etc.) .....
Potencia de los ventiladores ..... W.
Caudal de los ventiladores ..... m^3/h.
Conductos: Sección ..... m^2 ; longitud ..... m.

Equipo térmico de vehículos caloríficos

Dispositivo de calentamiento:

Tipo .....
Fabricante .....
Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....
Emplazamiento .....
Superficie global de intercambio de calor ..... m^2.

Potencia útil indicada por el fabricante ..... kW.

Dispositivos de ventilación interior (si existen):

Descripción (número, etc.) .....
Potencia de los ventiladores ..... W.
Caudal de los ventiladores ..... m^3/h.
Conductos: Sección ..... m^2 ; longitud ..... m.

El vehículo inspeccionado puede/no puede/sólo puede para transporte nacional (2) ser aceptado como vehículo de la categoría y clase ..... (3).

En ....., a ..... de ..... de .....

El inspector del organismo de control

(1) Abrir un apartado por cada tabique existente. Si no existen, eliminar el apartado.

(2) Táchese lo que no proceda.

(3) Indíquese la categoría y clase solicitada.

APÉNDICE 4

Ficha de características de un vehículo especial

Ficha de características número: .....

Este documento se extenderá por triplicado por el organismo de control que haya realizado la inspección inicial, una vez haya sido montada la caja o cisterna sobre el vehículo portador. Los ejemplares quedarán en poder del fabricante, quien los entregará al propietario del vehículo para ser presentados en la estación ITV para la matriculación del vehículo. Dos de los ejemplares, tras ser sellados por la estación ITV, le serán devueltos al propietario del vehículo quien conservará uno en su poder y entregará el otro al organismo de control para la obtención del certificado de conformidad del vehículo para el transporte de mercancías perecederas. El otro ejemplar se archivará en la estación ITV o dependencia que la Comunidad Autónoma disponga. En caso de extravío, el propietario del vehículo se solicitará un duplicado al organismo de control depositario de la ficha sellada por la estación ITV.

Está prohibido someter al recinto con acondicionamiento térmico o a los equipos de frío o calentamiento a cualquier tipo de modificaciones si no es previamente autorizado por el organismo de control y los cambios no quedan reflejados en esta ficha de características.

Organismo de control: .....
Nombre del inspector: .....
Fecha de la inspección: .....
Dirección completa del lugar de la inspección: .....

Tipo de recinto acondicionado (caja):

Caja cerrada □
Furgoneta □
Cisterna □
Contenedor □
Vagón □

Categoría y clase del vehículo acondicionado:

IN	□	IR	□	RNA	□	RRA	□	RRB	□
RRC	□	RND	□	RRD	□	FNA	□	FRA	□
FRB	□	FRC	□	FND	□	FRD	□	FRE	□
FRF	□	CNA	□	CRA	□	CRB	□		

Nombre completo del fabricante .....
Marca (si existe) .....

En caso de vehículos para construcción en «kit», nombre completo del fabricante que ha realizado el montaje final .....

Vehículo portador (excepto contenedores y vagones):

Número de bastidor: ..... Contraseña hom.: ..... PMA: .....
Nombre completo del fabricante .....
Marca .....
Vehículo a motor: Chasis cabina □; furgoneta □; deriv. turismo □.
Remolque: Completo □; de eje central □; semirremolque □.

Características del vehículo acondicionado (caja):

Número de fabricación: ..... Fecha de fabricación: .....
Contraseña tipo: ..... Fech. Cert. tipo: .....
Acta de ensayo de tipo número: .....
Estación de ensayo: .....

Dimensiones exteriores (mm):

L: ..... A: ..... H: .....

Dimensiones interiores (mm):

L: ..... A: ..... H: .....

Superficie interior (m^2 dos decimales) .....
Superficie exterior (m^2 dos decimales) .....
Superficie media (m^2 dos decimales) .....
Volumen interior (m^3 dos decimales) .....
Carga útil (PMA-TARA) (kg) .....
Composición, calidad y espesor (en mm) de aislamiento de las paredes del interior al exterior:

Techo .....
Suelo .....
Paredes laterales .....
Acta de conformidad de los materiales aislantes:

(Organismo de control): ..... (fecha) ..... (número) .....

Tabique interior fijo/móvil longitudinal/transversal (1) (2):

Distancia interior a pared delantera o lateral izquierda ..... m.
Especificaciones .....
Número, emplazamiento y dimensiones de puertas, trampillas, otras aberturas: ..... Estanquidad al aire: .....
Equipos interiores o dispositivos accesorios: .....
Orificios de carga de hielo: .....
Coeficiente global de transmisión térmica del vehículo de referencia: K= ..... W/m^2 ºC.

Características del vehículo acondicionado (cisterna):

Número de fabricación: ..... Fecha de fabricación: .....
Contraseña tipo: ..... Fech. Cert. tipo: .....
Acta de ensayo número: ..... Estación de ensayo: .....
Dimensiones principales (mm):

En el exterior: longitud del cilindro .....
Eje mayor .....
Eje menor .....
En el interior: longitud del cilindro .....
Eje mayor .....
Eje menor .....

Volumen interior útil (m^3 dos decimales) .....
Volumen interior de cada compartimento .....
Superficie total interior de la cisterna (m^2 dos decimales) .....
Superficie total interior de cada compartimento:

S_{I1} .....
S_{I2} .....

Superficie total exterior de la cisterna (m^2 dos decimales) .....
Superficie media de la cisterna S=√S_iS=•S_e ..... m^2.

Composición, calidad y espesor (en mm) de aislamiento de las paredes del interior al exterior:

Paredes laterales .....
Acta de conformidad de los materiales aislantes:

(Organismo de control): ..... (fecha) ..... (número) .....

Particularidades de la estructura de la cisterna:

Número, situación y dimensiones de las bocas de hombre .....
Descripción de las tapas de las bocas de hombre .....
Número dimensiones y descripción de las tuberías de vaciado .....
Equipos interiores o dispositivos accesorios .....
Coeficiente global de transmisión térmica del vehículo de referencia K = ...W/m2 ºC.

Equipo térmico de vehículos refrigerantes

Fuente de frío:

Hielo hídrico □; hielo carbónico □; placas eutécticas □; gas licuado □; autónoma □; no autónoma □; móvil □; no móvil □.

En el caso de placas eutécticas:

Descripción .....
Naturaleza de la solución eutéctica .....
Carga nominal de solución eutéctica indicada por el fabricante ..... kg.
Calor latente a la temperatura de congelación indicada por el fabricante ..... kJ/kg A ..... ºC.
Funcionamiento autónomo/no autónomo/conectado a una instalación central [2] .....
Fabricante .....
Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....
Placas eutécticas: Marca ..... Tipo .....
Dimensiones, número, emplazamiento de las placas, distancia con relación a las paredes .....
Reserva de frío total declarado por el fabricante para una temperatura de congelación de ..... ºC ..... W.
Dispositivos de ventilación interior (si hay):

Descripción .....
Dispositivos de automatización .....
Equipo frigorífico (si hay):

Marca ..... Tipo ..... Número .....
Emplazamiento .....
Compresor: Marca ..... Tipo .....
Modo de accionamiento .....
Potencia del motor de accionamiento ..... kW A ..... rpm.
Naturaleza del frigorígeno .....

Condensador .....

Portencia frigorífica indicada por el fabricante para la temperatura de congelación declarada y para una temperatura de +30 ºC ..... W.

Dispositivos de automatización:

Desescarche (si hay) .....
Termostato .....
Presostato BP .....
Presostato HP .....
Manorreductor .....
Otros .....

Dispositivos accesorios:

Dispositivos de calentamiento eléctrico de las juntas de las puertas.
Potencia por metro lineal de resistencia ..... W/m.
Longitud lineal de resistencia ..... m.

Equipo térmico de vehículos frigoríficos

Si la máquina frigorífica del vehículo de referencia ha sido ensayada separadamente:

Acta y fecha de ensayo: ..... Estac. de ensayo: .....
Tipo .....
Fabricante .....
Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....

Potencia frigorífica indicada por el fabricante a la temperatura exterior de +30 ºC y temperatura interior:

0 ºC ..... W.
-10 ºC ..... W.
-20 ºC ..... W.

Naturaleza del frigorígeno y carga .....

Dispositivos de ventilación interior (si existen):

Descripción (número, etc.) .....
Potencia de los ventiladores: ..... W.
Caudal de los ventiladores: ..... m^3/h.
Conductos: Sección ..... m^2 ; longitud ..... m.

Equipo térmico de vehículos caloríficos

Dispositivo de calentamiento:

Tipo .....
Fabricante .....
Tipo, número de serie/fabricación .....
Año de fabricación .....
Emplazamiento .....
Superficie global de intercambio de calor ..... m^2.
Potencia útil indicada por el fabricante ..... kW.

Dispositivos de ventilación interior (si existen):

Descripción (número, etc.) .....
Potencia de los ventiladores ..... W.
Caudal de los ventiladores ..... m^3/h.
Conductos: Sección ..... m^2 ; longitud ..... m.

El abajo firmante certifica que todas las características contenidas en este documento han sido comprobadas por el inspector de este organismo en la fecha y en el lugar que

constan al principio y, cotejadas con las actas de ensayo indicadas, resultando admisibles según la reglamentación vigente.

En ....., a ..... de ..... de 20.....

El Director técnico del organismo de control

Fdo.:

(1) Abrir un apartado por cada tabique existente. Si no existen, eliminar el apartado.

(2) Táchese lo que no proceda.

APÉNDICE 5

Modelo de certificado para las unidades isotermas, refrigerantes, frigoríficas, caloríficas o frigoríficas y caloríficas destinadas a los transportes terrestres internacionales de mercancías perecederas

Definido en el anejo 1, apéndice 3 del Acuerdo ATP en vigor que aparece publicado en el "Boletín Oficial del Estado".

APÉNDICE 6

Modelo de certificado de conformidad para los vehículos especiales destinados al transporte nacional de mercancías perecederas (TMP)

Se utilizará el modelo definido en el anejo 1, apéndice 3 del Acuerdo ATP en vigor que aparece publicado en el "Boletín Oficial del Estado", se eliminará la sigla distintiva del país indicada en este, indicándose el número de acreditación por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) del organismo de control, y estará redactado en español.

Se añadirá el siguiente texto en el encabezado:

Expedido de conformidad con lo establecido en el apartado 2 del artículo 9 del Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero, por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones.

APÉNDICE 7

Acta de inspección periódica de un vehículo especial

Acta número .....
Organismo de control .....
Nombre del inspector .....
Fecha de inspección .....
Dirección completa del lugar de inspección .....

Tipo de recinto acondicionado (caja):

Caja cerrada □
Furgoneta □
Cisterna □
Contenedor □
Vagón □

Categoría y clase del vehículo:

IN	□	IR	□	RNA	□	RRA	□	RRB	□

RRC	□	RND	□	RRD	□	FNA	□	FRA	□
FRB	□	FRC	□	FND	□	FRD	□	FRE	□
FRF	□	CNA	□	CRA	□	CRB	□		

Número de matrícula del vehículo portador .....
Número de bastidor del vehículo portador .....
Perteneciente a .....
Características del vehículo acondicionado (caja):

Número de fabricación: ..... Fecha de fabricación: .....
Tipo de dispositivo térmico (si lo incorpora):

Autónomo SI □ NO □
Móvil SI □ NO □

En el caso de vehículos frigoríficos, potencia frigorífica útil de la máquina frigorífica que incorpora para la temperatura exterior de 30 ºC:

y la temperatura interior de ..... ºC ..... W.
y la temperatura interior de ..... ºC ..... W.
y la temperatura interior de ..... ºC ..... W.

El vehículo SI □ NO □ se corresponde con un vehículo ensayado según ATP. En caso positivo:

Estación de ensayo .....
Naturaleza de los ensayos .....
Número(s) de acta(s) .....
En su caso, número de homologación .....
Valor de coeficiente K .....
En caso del vehículo estar en servicio en base a medidas transitorias, indíquese cuáles y coeficiente K si ha sido determinado por cálculo .....
¿Dispone el vehículo de ficha de características?: SI □ NO □.
En caso positivo, indíquese número, fecha y organismo de control que la emitió .....
En caso negativo, razones para no tenerla .....
¿Se corresponden las características físicas del vehículo con las que figuran en la ficha de características?: SI □NO □.
En caso negativo, razones para la no correspondencia:
.....
.....

Si el vehículo no dispone de ficha de características, puesto en servicio por corresponderse con un vehículo ensayado en laboratorio: SI □ NO □.
En caso positivo, corresponden las características físicas con las que figuran en el acta de ensayo□:
SI □ NO □.
Buen estado de conservación de las paredes y puertas: SI □ NO □.
Buen estado de conservación y continuidad de juntas de estanquidad: SI □ NO □.
Buen estado de conservación de estanquidad del recinto: SI □ NO □.
Resultado admisible de la prueba de eficacia de los dispositivos términos del vehículo, si los hubiere: SI □ NO □.
El vehículo objeto de esta acta, cumple/no cumple (1) con los requisitos exigidos por la reglamentación vigente respecto al control de conformidad de los vehículos en servicio.

En ....., a ..... de ..... de .....

El inspector del organismo de control

(1) Táchese lo que no proceda.

APÉNDICE 8

Informe previo a la modificación o reparación de un vehículo especial

Número de informe .....
Organismo de control .....

□ Modificación (1).
□ Reparación.

Tipo de recinto acondicionado (caja):

Caja cerrada □
Furgoneta □
Cisterna □
Contenedor □
Vagón □

Categoría y clase del vehículo:

IN	□	IR	□	RNA	□	RRA	□	RRB	□
RRC	□	RND	□	RRD	□	FNA	□	FRA	□
FRB	□	FRC	□	FND	□	FRD	□	FRE	□
FRF	□	CNA	□	CRA	□	CRB	□		

Número de matrícula .....
Número de bastidor .....
Número/fecha de construcción .....
Contraseña de homologación .....

Fabricante:

Nombre completo .....
Domicilio social .....

Empresa propietaria:

Nombre completo .....
Domicilio social .....
Causa de la modificación/reparación .....
Descripción del alcance de la modificación/reparación .....
Taller de reparación/fabricante donde se ejecuta:

Nombre completo .....
Domicilio social .....

Estudiado el proyecto correspondiente a la modificación/reparación del vehículo anteriormente referenciado y vista la reglamentación correspondiente sobre transportes de mercancías perecederas, este organismo de control informa favorablemente tal modificación/reparación por ser conforme con la reglamentación vigente.

En ....., a ..... de ..... de .....

El Director técnico del organismo de control.

(1) Señálese lo que corresponda.

APÉNDICE 9

Acta de inspección excepcional de un vehículo especial

Acta número .....

Motivo de la inspección (1).

□ Modificación.
□ Reparación.
Otra causa (indicar) .....
Número de informe previo (2) .....
Organismo de control que lo emitió (2) .....
Organismo de control .....
Nombre del inspector .....
Fecha de inspección .....
Dirección completa del lugar de inspección: .....

Tipo de recinto acondicionado (caja):

Caja cerrada □
Furgoneta □
Cisterna □
Contenedor □
Vagón □

Categoría y clase del vehículo:

IN	□	IR	□	RNA	□	RRA	□	RRB	□
RRC	□	RND	□	RRD	□	FNA	□	FRA	□
FRB	□	FRC	□	FND	□	FRD	□	FRE	□
FRF	□	CNA	□	CRA	□	CRB	□		

Número de matrícula del vehículo portador .....
Número de bastidor del vehículo portador .....
Perteneciente a .....

Características del vehículo acondicionado (caja):

Número de fabricación ..... Fecha de fabricación .....

Tipo de dispositivo térmico (si lo incorpora):

Autónomo SI □ NO □
Móvil SI □ NO □

En el caso de vehículos frigoríficos, potencia frigorífica útil de la máquina frigorífica para la temperatura exterior de 30 ºC:

y la temperatura interior de ..... ºC .....W.
y la temperatura interior de ..... ºC .....W.
y la temperatura interior de ..... ºC .....W.

El vehículo SI □ NO □ se corresponde con un vehículo ensayado según ATP. En caso positivo:

Estación de ensayo .....
Naturaleza de los ensayos .....
Número(s) de acta(s) .....
En su caso, número de homologación .....
Valor de coeficiente K .....

En caso del vehículo estar en servicio en base a medidas transitorias, indíquese cuáles y coeficiente K si ha sido determinado por cálculo .....

¿Dispone el vehículo de ficha de características? SI □ NO □.

En caso positivo, indíquese número, fecha y organismo de control que la emitió .....

En caso negativo, razones para no tenerla .....

¿Se corresponden las características físicas del vehículo con las que figuran en la ficha de características?: SI □ NO □.

En caso negativo, razones de la no correspondencia .....

Si el vehículo no dispone de ficha de características, ¿fue puesto en servicio por corresponderse con un vehículo ensayado en laboratorio?: SI □ NO □.

En caso positivo, ¿se corresponden las características físicas con las que figuran en el acta de ensayo?:SI □ NO □.

Buen estado de conservación de las paredes y puertas: SI □ NO □.

Buen estado de conservación y continuidad de juntas de estanquidad: SI □ NO □.

Buen estado de conservación de estanquidad del recinto: SI □ NO □.

Resultado admisible de la prueba de eficacia de los dispositivos térmicos del vehículo, si los hubiere: SÍ □ NO □.

Efectuada la inspección excepcional del vehículo anteriormente descrito, el vehículo cumple/no cumple (3) con los requisitos exigidos por la reglamentación vigente respecto al control de conformidad de los vehículos en servicio.

En ....., a ..... de ..... de .....

El inspector del organismo de control

---

(1) Señálese lo que corresponda.

(2) Sólo aplicable a inspecciones por modificación o reparación.

(3) Táchese lo que no proceda.

APÉNDICE 10

Placa del fabricante

Esta placa debe estar fija al vehículo de manera permanente en lugar bien visible al lado de otras similares, expedidas a efectos oficiales. Esta placa, conforme al modelo reproducido a continuación, debe ser rectangular, resistente a la corrosión y al fuego y de, al menos, 160 mm por 100 mm. Las informaciones siguientes deben ser troqueladas en la placa de forma clara e indelebe.

CONTRASEÑA DE TIPO:
FABRICANTE:
NUMERO DE CONSTRUCCION:
FECHA DE CONSTRUCCION:
FECHA DE INSPECCION INICIAL Y MARCA DEL ORGANISMO DE CONTROL:

APÉNDICE 11

Criterios que se utilizaron hasta el 1 de febrero de 1997 para admitir vehículos refrigerantes por cálculo

Cálculo de la superficie de las placas eutécticas.

Partiendo de la base que el coeficiente de transmisión práctico de las placas eutécticas es:

$$h_c = 2{,}16 \cdot \left(\frac{\Delta T}{L}\right)^{0{,}25} \frac{W}{m^2\,{}^{o}C}$$

en la que son:

ΔT: diferencia de temperaturas entre la superficie y el exterior de la placa eutéctica en ºC.

L: anchura de la placa en m.

se obtiene que la capacidad de transmisión de una placa eutéctica, en función de las temperaturas interior y superficial de ella y de su anchura, es:

$$C = 2{,}16 \cdot \left(\frac{\Delta T}{L}\right)^{0{,}25} \cdot \Delta T \quad \frac{W}{m^2}$$

Dado que las pérdidas térmicas del furgón, mayoradas para el dimensionamiento de su equipo de frío, son:

$$P = 1{,}35 \cdot K \cdot S_m (T_e - T_i) \text{ W}$$

en la que son:

K: Coeficiente global de transmisión del furgón en W/m² ºC.
S_m: Superficie media del furgón en m².
T_e: Temperatura exterior de referencia (30 ºC).
T_i: Temperatura interior de referencia (0 ºC ; -10 ºC; -20 ºC).

La capacidad de transmisión de las placas eutécticas tendrá que ser superior a las pérdidas. Es decir que:

$$2{,}16 \cdot \left(\frac{\Delta T}{L}\right)^{0{,}25} \cdot \Delta T \cdot S_p > 1{,}35 \cdot K \cdot S_m \cdot (T_e - T_i)$$

y por tanto:

$$S_p > \frac{1{,}35 \cdot K \cdot S_m \cdot (T_e - T_i)}{2{,}16 \cdot \left(\frac{-T_s + T_i}{L}\right)^{0{,}25} \cdot (-T_s + T_i)}$$

siendo:

S_p: Superficie total de las placas eutécticas en m².
K: Coeficiente global de transmisión del furgón en W/m² ºC.
S_m: Superficie media del furgón en m².
T_e: Temperatura exterior de referencia en ºC.
T_i: Temperatura interior de referencia en ºC.
T_s: Temperatura superficial de la placa en ºC (aproximadamente temperatura de congelación de la solución).
L: Anchura unitaria de las placas eutécticas en m.

Cálculo de la carga de la solución eutéctica contenida en las placas:

Teniendo en cuenta que, además de que las placas puedan mantener la temperatura interior por debajo de la de referencia, esto debe ocurrir durante al menos doce horas, la reserva de frío contenida en la solución eutéctica congelada debe ser suficiente para compensar el calor que entra en el furgón, debido a las pérdidas térmicas.

Considerando solamente el calor latente de congelación de la solución eutéctica y aceptando como su valor 200 kJ/Kg, deberá ocurrir:

$$\frac{m \cdot 200 \cdot 1000}{12 \cdot 3600} > 1{,}35 \cdot K \cdot S_m \cdot (T_e - T_i)$$

y, por tanto, la cantidad total de solución eutéctica en las placas deberá ser:

$$m > \frac{1{,}35 \cdot K \cdot S_m \cdot (T_e - T_i) \cdot 12 \cdot 3{,}6}{200}$$

siendo:

m: Cantidad total de solución eutéctica en las placas en kg.

Capacidad del compresor:

Durante el tiempo de funcionamiento del compresor (veinticuatro horas), se debe:

A: extraer el calor generado durante la prueba.
B: extraer el calor de la placa entre la temperatura de referencia exterior y la de congelación de la solución.
C: enfriar el furgón.
D: enfriar el aire del furgón.
E: compensar las entradas de calor a través de las paredes del furgón.

Estudios experimentales han establecido que un desplazamiento de 2,7 m^3/h en el compresor, por unidad de placa eutéctica, es suficiente para conseguir los objetivos anteriormente enumerados, es decir, alcanzar una temperatura inferior a la de referencia en el interior del furgón, congelar la solución eutéctica y subenfriarla.

APÉNDICE 12

Vehículos multicompartimento

1. Definición.

Se entiende por vehículo multicompartimento aquel que mediante divisiones interiores aislantes, se encuentra dividido al menos en dos compartimentos de distintas categorías o clases.

2. Construcción.

Para la construcción de un vehículo multicompartimento, se puede:

a) Compartimentar mediante divisiones interiores un vehículo de un solo compartimento del mismo tipo que uno convencional que ha sido sometido previamente a los ensayos normalizados ATP.
b) Construir un vehículo del mismo tipo que otro vehículo multicompartimento que ha sido ensayado según lo establecido en este apéndice.

3. Ensayos para la determinación del coeficiente K.

Para la determinación del coeficiente K de un vehículo multicompartimento, se procederá de la siguiente forma:

a) Si el vehículo solamente tiene tabiques interiores móviles, se retirarán éstos, sometiendo el vehículo a los ensayos en la forma establecida en los apartados 1-15 del apéndice 2 del anejo 1 del ATP.
b) Si el vehículo tiene tabiques interiores fijos, se retirarán los móviles, si los hubiera, sometiendo el vehículo a los ensayos en la forma establecida en los apartados 1-15 del apéndice 2 del anejo 1 del ATP, distribuyendo los focos de calentamiento y los puntos de medición de las temperaturas de la forma establecida en los apartados 20 y 21.

4. Especificaciones de los tabiques interiores.

Los tabiques interiores serán rígidos y estarán construidos de material aislante de, al menos, la misma conductividad térmica que el utilizado para la construcción de los cerramientos exteriores.
Los espesores mínimos de los tabiques interiores serán:

a) Transversales fijos o móviles: 45 mm.
b) Longitudinales: 30 mm.

A los efectos de calcular las pérdidas térmicas de las paredes para dimensionamiento de los dispositivos térmicos, se tomarán como valores del coeficiente K en los tabiques, los siguientes:

a) Tabiques transversales fijos: 0,4 W/m^2 ºC.
b) Tabiques transversales móviles: 0,7 W/m^2 ºC.

c) Tabiques longitudinales fijos: 0,7 W/m^2 ºC.

Los tabiques móviles encajarán perfectamente en la sección interior del vehículo, sin que se aprecien holguras.

5. Ensayos de eficacia de máquinas frigoríficas de varios evaporadores.

Serán aceptadas las máquinas frigoríficas de varios evaporadores ensayadas por procedimientos establecidos por estaciones de ensayo designadas por otros Estados firmantes del ATP.

6. Cálculo de la potencia del equipo necesario para un compartimento frigorífico.

La potencia de la máquina frigorífica instalada para producción de frío en un compartimento frigorífico deberá ser la suficiente para contrarrestar las pérdidas térmicas en régimen permanente a través de las paredes del compartimento, mayoradas por el factor 1,75.

Para el cálculo de las pérdidas térmicas, se considerará como temperatura exterior de todas las paredes del compartimento +30 ºC, con independencia de que sea otra inferior como consecuencia de estar en otro compartimento con temperatura regulada.

Como coeficiente K de las paredes, para las paredes, techo y suelo exteriores del vehículo, se tomará el obtenido en los ensayos de isotermia; para los tabiques interiores, se adoptarán los valores establecidos anteriormente.

7. Vehículos con algún compartimento refrigerante:

A. En el caso que el vehículo tenga uno o más compartimentos refrigerantes, si en su conjunto ocupan más del 30 por 100 del volumen útil del vehículo, deberá partirse de un vehículo de referencia ensayado como refrigerante de la clase cuya temperatura de referencia interior sea la más baja, de entre las que va tener el vehículo.

Las placas eutécticas y la fuente de frío del compartimento a temperatura de referencia más baja tendrán la misma solución eutéctica y fluido frigorígeno que el vehículo ensayado, siendo la proporción, con respecto a la superficie interior, de las superficies de placas eutécticas y potencia de motor de la fuente de frío, superior en el vehículo a construir que en el vehículo de referencia. Las paredes de separación entre este compartimento y el resto serán de las mismas características constructivas y espesor que las exteriores del vehículo de referencia.

En los otros compartimentos refrigerantes, si los hubiese, las placas eutécticas y fuente de frío se dimensionarán conforme a los criterios utilizados en el apéndice 11.

B. En el caso que el volumen útil ocupado sea inferior o igual al 30 por 100, podrá partirse de un vehículo de referencia ensayado como isotermo, calculando la superficie y carga de las placas eutécticas y capacidad del compresor, de cada compartimento, de acuerdo con los criterios utilizados en el apéndice 11 del presente Real Decreto. Para estos cálculos se emplearán los mismos criterios que en el apartado anterior, en cuanto a las temperaturas exteriores y coeficiente K de las paredes.

8. Marcas de identificación.

Como excepción a lo establecido en el anejo 1, apéndice 4 del ATP, en el vehículo se pondrán todas las marcas que corresponderían a cada uno de los compartimentos, una detrás de otra, separadas por una barra inclinada. Por ejemplo: RRC/FRC/IR.

APÉNDICE 13

Procedimiento de control de montaje de caja cerrada

(Suprimido)

§ 34

Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español

Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales
«BOE» núm. 137, de 9 de junio de 2017
Última modificación: 21 de septiembre de 2022
Referencia: BOE-A-2017-6512

El Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español, regula las inspecciones en carretera de vehículos industriales tanto de transporte de mercancías como de viajeros, incorporando a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2000/30/CE de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulan en la Comunidad.

Esta normativa europea fue modificada por la Directiva 2003/26/CE, de la Comisión, de 3 de abril de 2003, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que se refiere a los dispositivos de limitación de velocidad y las emisiones de gases de escape de los vehículos comerciales, y por la Directiva 2010/47/UE, de la Comisión de 5 de julio de 2010, para su adaptación al progreso técnico.

Ambas modificaciones fueron incorporadas a nuestro ordenamiento jurídico mediante el Real Decreto 122/2004, de 23 de enero, que modificó el citado Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, al objeto de incorporar una revisión de los valores límite de emisión aplicables en las inspecciones e incluir la inspección funcional de los dispositivos de limitación de velocidad, así como por la Orden IET/557/2012, de 14 de marzo, por la que se actualizan los anexos de dicho Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre.

En mayo de 2014 entró en vigor la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea, la cual deroga la Directiva 2000/30/CE, con efectos a partir del 20 de mayo de 2018. Esta nueva Directiva actualiza el régimen de inspecciones técnicas en carretera, e incorpora las normas previstas en la Recomendación 2010/379/UE, de la Comisión, de 5 de julio de 2010, sobre la evaluación de riesgo de las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales de conformidad con la Directiva 2000/30/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo.

Su objetivo es mejorar las condiciones de seguridad en las vías de tránsito de la Unión Europea, tomando como base el establecimiento de unos requisitos mínimos comunes apoyados en la armonización de las normativas existentes en la actualidad en los diferentes Estados Miembros, cuyo fundamento se encuentra en la política de transportes y de seguridad vial de la Unión Europea, en concreto en el Libro Blanco de Transportes y en el

Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial al fijar la meta de conseguir reducir el número de número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 en relación a los datos de accidentalidad registrados en 2011, todo ello bajo la perspectiva de la «visión cero» que consiste en que la Unión Europea se aproxime, de aquí a 2050, a la meta de «cero muertes» en el transporte por carretera.

Para alcanzar este fin se confía en que la tecnología de los vehículos contribuirá de forma notable a conseguir unos niveles más elevados de seguridad en el transporte por carretera. Este hecho exige que por parte de los Estados Miembros se establezcan unos controles más estrictos y aleatorios en orden a garantizar que los vehículos que circulan por las carreteras nacionales cumplen la legislación vigente en relación al estado de aquéllos, todo ello con la seguridad de que el cumplimiento de la normativa no sólo permitirá mejorar la seguridad vial sino también reducirá las emisiones contaminantes y evitará la posible existencia de una competencia desleal en el seno del transporte por carretera, contribuyendo de esta forma a un transporte y una movilidad segura, sostenible y sin perturbaciones.

La inspección técnica de vehículos forma parte de un régimen diseñado para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso.

Ese régimen debe abarcar la inspección técnica periódica de los vehículos y, como complementarias, las inspecciones técnicas en carretera con carácter aleatorio de los vehículos utilizados para actividades de transporte comercial por dichas vías, para garantizar que los vehículos se encuentran en buenas condiciones para circular. Durante el período 2009-2010, más de 350.000 vehículos sometidos a inspecciones técnicas en carretera en toda la Unión Europea tuvieron que ser inmovilizados por no cumplir con los requisitos exigidos para su circulación.

Para evitar una carga y unos costes administrativos innecesarios y reforzar la eficacia de las inspecciones, se deben inspeccionar prioritariamente los vehículos explotados por empresas que no cumplen las normas de seguridad y protección del medio ambiente, y recompensar a los vehículos de transportistas responsables y preocupados por la seguridad y a los vehículos cuyo mantenimiento sea correcto, sometiéndolos a inspecciones en carretera menos frecuentes.

La selección de vehículos para inspecciones técnicas en carretera basada en el perfil de riesgo de los operadores debe resultar una herramienta útil a efectos de controlar mejor y con más frecuencia a las empresas de alto riesgo. A tal fin las inspecciones técnicas en carretera deben apoyarse en un sistema de clasificación de riesgos, que incluya la información relativa al número y la gravedad de las deficiencias detectadas en los vehículos.

Las inspecciones técnicas en carretera consistirán en una inspección inicial y a continuación, si resultara necesario, otra más minuciosa, que podrá realizarse por unidades móviles de inspección o bien en las estaciones fijas ITV más cercanas.

En este sentido el recurso a unidades móviles de inspección por una parte permite reducir los costes de las operadoras, y por otra, permite asegurar que los vehículos que circulan por las carreteras nacionales cumplen los requisitos fijados en la normativa sectorial existente favoreciendo a la mejora de la seguridad de todos los usuarios de las vías.

Otro punto fundamental sobre el que incidir se refiere a la correcta sujeción de la carga al considerarla aspecto esencial para la seguridad vial, cuya disposición debe garantizar que permanece perfectamente impedida a cualquier movimiento derivado de los propios del vehículo en el que va transportada, así como cumplir lo contemplado en cuanto a la disposición de la carga en el artículo 14 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.

A tenor de lo expuesto, se procede a través de este real decreto a incorporar a nuestro ordenamiento interno la citada Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014.

El capítulo I se dedica a su objeto y ámbito de aplicación, incluyendo una relación de las definiciones necesarias para la correcta interpretación del texto.

El capítulo II establece el régimen de inspección técnica en carretera distinguiendo entre las inspecciones técnicas iniciales y las inspecciones técnicas más minuciosas.

Como novedades cabe destacar, por una parte, que se fija un número mínimo de inspecciones técnicas iniciales tanto de vehículos matriculados en España como en otros

Estados miembros, que vendrá determinado por un porcentaje representativo de los vehículos matriculados en España, de forma que contribuya de manera significativa al cumplimiento del objetivo europeo de que cada año el número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera en la Unión Europea corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.

Y, por otra, la implantación de un sistema de clasificación de riesgos, para definir a aquellas empresas operadoras del transporte por carretera que tienen un mal historial en cuanto al cumplimiento de lo exigido en la normativa tanto de inspecciones técnicas periódicas como en carretera. Esta clasificación se podrá utilizar para controlar de forma más estricta y con mayor frecuencia a las empresas clasificadas de riesgo alto, todo ello con el fin de asegurar que el transporte se realiza de la forma más sostenible, segura, competitiva y por aquellos operadores más concienciados con las normas de seguridad vial y con el respeto al medio ambiente.

El capítulo III se refiere a los procedimientos de inspección, regulando, entre otros aspectos, el objeto de las inspecciones técnicas en carretera, con especial referencia a la inspección de la sujeción de la carga, una de las novedades en esta materia, así como las clases de deficiencias que puedan detectarse en función de su gravedad y el seguimiento al que habrán de someterse a efectos de que sean subsanadas.

También se relaciona la información que deberá obtenerse resultado de una inspección técnica inicial, así como los modelos de informes que se emitirán en las inspecciones técnicas más minuciosas conforme se recogen en el anexo IV. Igualmente se determinan las comunicaciones que habrán de efectuarse al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en relación a las inspecciones efectuadas, al que se designa punto de contacto como responsable de asegurar la recopilación, coordinación, custodia e intercambio de información en los términos previstos en la Directiva objeto de transposición.

Finalmente, el capítulo IV se remite a la normativa aplicable en materia sancionadora, determina el responsable de mantener el vehículo en condiciones aptas, y establece los sujetos que tendrán la condición de inspector.

Este real decreto ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de acuerdo con el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. Además, se ha sometido al trámite de audiencia conforme a lo contemplado en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de junio de 2017,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de este real decreto es regular las condiciones en que se deben realizar las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos comerciales que circulen en el territorio nacional, con independencia de su Estado de matriculación, con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto será de aplicación a los vehículos comerciales que circulan por el territorio español, con independencia del Estado en que se hayan matriculado, con una velocidad nominal superior a 25 km/h, pertenecientes a las siguientes categorías, definidas según lo estipulado en el Reglamento (UE) n.º 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los

vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE, en el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, y en lo no previsto en los mismos, en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos:

a) Vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de personas y sus equipajes, con más de ocho plazas además de la del conductor – vehículos de las categorías M_2 y M_3.

b) Vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías N2 y N3.

c) Remolques diseñados y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para el alojamiento de personas, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas – vehículos de las categorías O3 y O4.

d) Vehículos de las categorías T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b y T4.3b utilizados principalmente en vías públicas para el transporte comercial por carretera, con una velocidad nominal máxima superior a 40 km/h.

e) Vehículos comerciales ligeros de la categoría N1 con un peso inferior a 3,5 toneladas dentro de los controles e inspecciones que se puedan realizar a este tipo de vehículos.

Artículo 3. *Definiciones.*

A efectos de este real decreto se entenderá por:

1. «Carga»: Todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores.

2. «Vehículo comercial»: Un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales.

3. «Vehículo matriculado en un Estado miembro»: Vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro.

4. «Inspección técnica en carretera»: La inspección técnica no anunciada, y por tanto inesperada, de un vehículo comercial que circule en el territorio nacional, efectuada en la vía pública por la autoridad competente en materia de tráfico o bajo su supervisión.

5. «Empresa»: Persona física o jurídica que transporta viajeros o mercancías con fines comerciales.

6. «Certificado de inspección técnica»: Un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica.

7. «Inspector»: Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en lo que afecta a las inspecciones técnicas iniciales, y las personas que reúnan la cualificación técnica precisa para llevar a cabo inspecciones técnicas más minuciosas, de acuerdo con lo previsto en las normas aplicables a las inspecciones técnicas de vehículos.

8. «Deficiencias»: Fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera.

9. «Unidad móvil de inspección»: Un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

CAPÍTULO II

Régimen de inspección técnica en carretera

Artículo 4. *Régimen de inspección técnica en carretera.*

El régimen de inspección técnica en carretera consistirá en inspecciones técnicas iniciales en carretera, e inspecciones técnicas más minuciosas en carretera, como se establece en el artículo 8.1 y 3, respectivamente.

Artículo 5. *Porcentaje de vehículos por inspeccionar.*

El número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera de vehículos comerciales definidos en el artículo 2.a), b) y c), tanto de vehículos matriculados en España como en otros Estados miembros, será respecto a un porcentaje representativo de los vehículos matriculados en España, de forma que contribuya de manera significativa al cumplimiento del objetivo europeo de que cada año el número total de inspecciones técnicas iniciales en carretera en la Unión Europea corresponderá, como mínimo, al 5 % del número total de aquellos vehículos que estén matriculados en los Estados miembros.

Artículo 6. *Sistema de clasificación de riesgos.*

1. Respecto de los vehículos mencionados en el artículo 2.a), b) y c), se establece un sistema de clasificación de riesgos según se define en el anexo I de este real decreto, al que se incorporará la información establecida en el anexo II y, cuando sea aplicable, la contenida en el anexo III, relativa al número y gravedad de las deficiencias detectadas en vehículos explotados por cada empresa.
2. Para la atribución de perfiles de riesgo a las empresas, se aplicarán los criterios previstos en el anexo I. Dicha información se podrá utilizar para controlar de forma más estricta y con mayor frecuencia a las empresas con una clasificación de riesgo alto. Ese sistema de clasificación de riesgos será gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.
3. La información recibida de los restantes Estados Miembros sobre el resultado de las inspecciones en carretera de vehículos matriculados en España se incorporará en el Registro de Vehículos, a efectos de su aplicación en la clasificación de riesgos.

CAPÍTULO III

Procedimientos de inspección

Artículo 7. *Selección de los vehículos que van a someterse a una inspección técnica inicial en carretera.*

1. En el caso de realizar una inspección técnica inicial en carretera, en la selección se podrá dar prioridad a los explotados por empresas con un perfil de riesgo alto de acuerdo con el sistema de clasificación de riesgos definido en el artículo 6.
2. Podrán seleccionarse asimismo para inspección otros vehículos al azar o si se sospecha que presentan un riesgo para la seguridad vial o el medio ambiente.
3. Las inspecciones técnicas en carretera se llevarán a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial, y teniendo en cuenta la necesidad de reducir al mínimo los costes y los retrasos ocasionados a los conductores y a las empresas.

Artículo 8. *Objeto de las inspecciones técnicas en carretera y métodos aplicados.*

1. En la inspección técnica inicial en carretera de un vehículo, el inspector:

a) Comprobará el último certificado de inspección técnica periódica y el informe de inspección técnica en carretera, si están disponibles, o justificantes electrónicos de estos, que deben conservarse a bordo del vehículo. En particular, para los vehículos matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro de la Unión Europea, se verificará la existencia

del comprobante de que el vehículo comercial ha sido sometido a la inspección técnica periódica obligatoria de acuerdo con la normativa reguladora de la misma.

b) Podrá realizar una inspección visual del estado técnico del vehículo.

c) Podrá realizar una inspección visual de la sujeción de la carga del vehículo de conformidad con el artículo 11.

d) Podrá efectuar controles técnicos por cualquier método que se estime apropiado. Tales controles técnicos podrán efectuarse para justificar una decisión de someter el vehículo a una inspección técnica más minuciosa en carretera o para solicitar que se subsanen sin demora las deficiencias, de conformidad con lo establecido en el artículo 12, apartado 1.

Si en el informe de la inspección técnica en carretera anterior se hubieran consignado deficiencias, el inspector verificará si han sido subsanadas.

2. Sobre la base de los resultados de la inspección técnica inicial, el inspector decidirá si el vehículo o su remolque deben someterse a una inspección técnica más minuciosa en carretera.

3. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera cubrirán aquellos elementos enumerados en el anexo II que se consideren necesarios y pertinentes en función de la inspección técnica inicial realizada y tendrán en cuenta, en particular, la seguridad de frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes, así como los métodos recomendados para la inspección de dichos elementos.

Dichas inspecciones técnicas más minuciosas se efectuarán según los procedimientos de inspección aplicables en cada uno de los elementos a inspeccionar del anexo II, previstos en la reglamentación de inspección técnica de vehículos.

4. Si en el certificado de inspección técnica o en el informe de inspección en carretera se indica que, a lo largo de los tres meses precedentes, se ha inspeccionado uno de los elementos enumerados en el anexo II, este punto no volverá a inspeccionarse, excepto si ello estuviera justificado, en particular, debido a una deficiencia evidente o a una no conformidad manifiesta.

Artículo 9. *Instalaciones de inspección.*

1. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera se llevarán a cabo utilizando una unidad móvil o se realizarán, a la mayor brevedad posible, en una de las estaciones ITV fijas más próximas, en función de la disponibilidad de medios y alcance de la inspección.

2. Las unidades móviles de inspección estarán provistas del equipo adecuado para efectuar una inspección técnica más minuciosa en carretera, incluido el equipo necesario para evaluar el estado de los frenos y la eficiencia de frenado, la dirección, la suspensión y las emisiones contaminantes del vehículo, según sea necesario.

3. Cuando las unidades móviles de inspección no estén provistas del equipo necesario para inspeccionar algún elemento indicado en una inspección técnica inicial, o cuando no existan unidades móviles de inspección, el vehículo será dirigido a una estación fija ITV donde pueda procederse a una inspección técnica más minuciosa.

Artículo 10. *Evaluación de las deficiencias.*

1. En relación con cada uno de los elementos objeto de inspección, en el anexo II se define una lista de posibles deficiencias, junto con su categoría de gravedad, que se utilizarán en las inspecciones técnicas en carretera.

2. Las deficiencias detectadas durante las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos se clasificarán en una de las categorías siguientes:

a) deficiencias técnicas leves, que no tienen un efecto significativo en la seguridad del vehículo ni impacto en el medio ambiente, y otros incumplimientos leves.

b) deficiencias graves, que pueden perjudicar la seguridad del vehículo o tener un impacto en el medio ambiente o poner en peligro a otros usuarios de la carretera, así como otros incumplimientos más importantes.

c) deficiencias peligrosas, que crean un riesgo inmediato y directo para la seguridad vial o que tienen un impacto en el medio ambiente.

3. Un vehículo que presente deficiencias dentro de más de una de las categorías a que se refiere el apartado 2 se clasificará en la categoría correspondiente a la deficiencia más grave. Un vehículo que presente deficiencias graves en las materias de inspección de las que se enumeran en el ámbito de la inspección técnica en carretera a que se refiere el anexo II, punto 1, podrá clasificarse en la categoría de gravedad superior si se considera que el efecto combinado de dichas deficiencias constituye un riesgo más elevado para la seguridad vial.

Artículo 11. *Inspección de la sujeción de la carga.*

1. Durante una inspección en carretera se podrá someter un vehículo a inspección de la sujeción de su carga de acuerdo con lo dispuesto en el anexo III, a fin de comprobar que la carga está sujeta de forma que no interfiera con la conducción segura, ni suponga un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente. Se pueden realizar inspecciones para comprobar que en todas las situaciones de funcionamiento del vehículo, incluidas las situaciones de emergencia y las maniobras de arranque cuesta arriba:

a) El cambio de posición de las cargas entre sí, contra las paredes o las superficies del vehículo sea mínimo.
b) Las cargas no puedan salirse del espacio de carga ni desplazarse fuera de la superficie de carga.

2. Asimismo podrán aplicarse los procedimientos de seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas previstos en el artículo 12 en relación con la sujeción de la carga.

Artículo 12. *Seguimiento de las deficiencias graves o peligrosas.*

1. Como norma general, toda deficiencia grave o peligrosa detectada en una inspección técnica inicial o en una inspección técnica más minuciosa deberá ser subsanada antes de que el vehículo pueda volver a circular por las vías públicas.
2. Si el vehículo está matriculado en España, los inspectores podrán decidir someterlo a una inspección técnica en una estación fija ITV en un plazo de 15 días hábiles y cuyo alcance será definido por el inspector que la prescribe en función de las deficiencias detectadas en la inspección técnica en carretera a la que, previamente, hubiera sido sometido el vehículo. Si el vehículo está matriculado en otro Estado miembro, el punto de contacto podrá solicitar a la autoridad competente de ese otro Estado miembro, que someta al vehículo a una nueva inspección técnica. Cuando se detecten deficiencias graves o peligrosas en un vehículo matriculado fuera de la Unión Europea, el punto de contacto podrá decidir informar a la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.
3. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán proceder a la inmovilización del vehículo en los casos previstos en el artículo 104 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuando presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial. Si las deficiencias detectadas suponen un riesgo directo para la seguridad vial se podrá disponer su traslado hasta un taller cercano, sea por medios propios o por medios ajenos. Si las deficiencias no requieren subsanación inmediata, se deberá realizar una reparación del vehículo para corregir estas deficiencias y someterse a una nueva inspección en el plazo de 15 días hábiles.
4. En todo caso, los agentes de la autoridad notificarán a través del correspondiente boletín de denuncia la infracción detectada, de modo que quede constancia al titular o conductor del mismo, en su caso, de la expresa prohibición de circular con dicho vehículo.

Artículo 13. *Gastos de inspección.*

1. Cuando en una inspección técnica más minuciosa se detecten deficiencias, de forma tal que fuera necesaria una inspección posterior en una estación fija ITV, se abonarán las correspondientes tarifas y tasas.
2. En caso de que, tras la realización de estas inspecciones más minuciosas, se acreditara que la deficiencia es constitutiva de una infracción, todos los gastos derivados de

aquéllas, incluyendo, en su caso, los de inmovilización, traslado y depósito, correrán de cuenta del titular o arrendatario a largo plazo del vehículo.

Artículo 14. *Informes de las inspecciones y base de datos de las inspecciones técnicas en carretera.*

1. Respecto de cada inspección técnica inicial en carretera se recogerá la siguiente información:

a) El país de matriculación del vehículo.
b) La categoría de vehículo.
c) El resultado de la inspección técnica en carretera inicial.

2. Respecto a cada inspección técnica más minuciosa en carretera, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IV, el cual deberá ser firmado por el inspector que la hubiera llevado a cabo y la autoridad de tráfico competente. El conductor del vehículo inspeccionado recibirá una copia del informe de inspección.

Artículo 15. *Comunicaciones.*

1. Con una periodicidad mensual deberán remitirse al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los datos relativos al número de vehículos comerciales inspeccionados en carretera, clasificados por categorías y por país de matriculación, así como los puntos controlados y las deficiencias encontradas de acuerdo con los modelos contemplados en el anexo V, a los efectos de comunicar a la Comisión Europea la información correspondiente.

2. Asimismo, en el caso de vehículos matriculados en otro Estado miembro, deberán remitirse los informes de las deficiencias que den lugar a la prohibición de circular conforme a lo previsto en el artículo 12, con el fin de que el Ministerio del Interior lo comunique a las autoridades competentes del citado Estado miembro y, en su caso, solicite la adopción de medidas complementarias.

3. Las estaciones fijas ITV que hayan efectuado la inspección del vehículo a que se refiere el apartado 1 remitirán, en el plazo de diez días siguientes a la misma, el informe correspondiente a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente a la provincia donde se haya efectuado la inspección técnica del vehículo.

4. De conformidad con la legislación aplicable en materia de protección de datos, se conservará esa información por lo menos durante los treinta y seis meses siguientes a la fecha de su recepción.

5. Se designa como Punto de Contacto a los efectos recogidos en la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE, al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, dependiente del Ministerio del Interior, que será responsable de:

a) La recopilación y custodia de la información referida a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.

b) La información relacionada con los resultados de las inspecciones realizadas sobre vehículos matriculados en España, la cual será gestionada en el Registro General de Vehículos.

c) La coordinación con los puntos de contacto designados por los demás Estados Miembros en relación con las medidas adoptadas con arreglo al artículo 12 de este real decreto.

d) La coordinación con otros Estados miembros para la realización de actividades concertadas de inspección en carretera.

e) La transmisión a la Comisión Europea de los datos a que se refiere el primer punto de este artículo.

f) Asegurar, si procede, cualquier otro intercambio de información y asistencia con los puntos de contacto de otros Estados miembros.

CAPÍTULO IV

Régimen sancionador

Artículo 16. *Régimen sancionador.*

1. El régimen de sanciones que proceda aplicar cuando no se respeten los requisitos técnicos controlados será el establecido en la legislación sobre tráfico y seguridad vial correspondiente en función del marco competencial correspondiente, o, en su caso, en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2. Las medidas cautelares que se puedan acordar y, en concreto, cuando se refieran a la inmovilización del vehículo, se ajustarán a lo establecido en el artículo 104 y siguientes del referido texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 17. *Responsabilidades.*

1. El titular de la autorización administrativa para circular y, en su caso, el arrendatario a largo plazo del vehículo, serán responsables de mantener el vehículo en condiciones aptas para la circulación, sin perjuicio de la responsabilidad de sus conductores.

2. El titular o arrendatario a largo plazo del vehículo y los conductores de un vehículo sometido a una inspección técnica en carretera deberán cooperar con los inspectores y facilitar el acceso al vehículo, a sus partes y a toda la documentación pertinente a fines de la inspección.

Artículo 18. *Inspectores.*

1. En el ejercicio de las funciones que les atribuye la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y en lo que se refiere a las inspecciones técnicas iniciales en carretera, los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad tienen la condición de inspector.

2. Las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera que se realicen en unidades móviles de inspección serán efectuadas, bajo la dirección de la autoridad competente en materia de tráfico por personal que cumpla los mismos requisitos que los previstos en la normativa para la Inspección Técnica de Vehículos a realizar en estaciones fijas ITV, cumpliendo los requisitos exigidos en la normativa reguladora sobre instalación y funcionamiento.

3. A la hora de realizar una inspección técnica en carretera, los inspectores no tendrán ningún conflicto de intereses que pudiera influir en la imparcialidad y objetividad de su decisión.

4. La remuneración de los inspectores no guardará relación directa con el resultado de las inspecciones técnicas iniciales o las inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

Disposición adicional primera. *Normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.*

Lo previsto por el presente real decreto se entenderá sin perjuicio de lo establecido en la normativa reguladora de las inspecciones técnicas de vehículos.

Disposición adicional segunda. *Vehículos de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.*

Las inspecciones técnicas de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad se regirán por su propia normativa, en caso de disponer la misma.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español, y la Orden INT/316/2003, de 13 de febrero, sobre inspecciones técnicas en

carretera de vehículos industriales, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final segunda. *Desarrollo normativo.*

1. Se habilita a los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el desarrollo y la aplicación del presente real decreto.
2. Se habilita al Ministro de Economía, Industria y Competitividad para actualizar el contenido de los anexos cuando varíen los criterios técnicos de inspección, como consecuencia de modificaciones de la legislación nacional, comunitaria o internacional.
3. Mediante orden a propuesta de los Ministros competentes por razón de la materia, se establecerán las condiciones y características de la formación destinada a los inspectores para la comprobación de la sujeción de la carga a que se refiere el artículo 11.

Disposición final tercera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2014/47/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión Europea por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día 20 de mayo de 2018.

ANEXO I

Elementos del sistema de clasificación de riesgos

El sistema de clasificación de riesgos proporcionará la base para una selección específica de vehículos explotados por empresas con un mal historial en cuanto al cumplimiento de los requisitos de mantenimiento e inspección técnica.

Tendrá en cuenta los resultados tanto de las inspecciones técnicas periódicas como de las inspecciones técnicas en carretera.

El sistema de clasificación de riesgos tomará en consideración los parámetros siguientes para determinar la clasificación de riesgos que se atribuye a cada empresa:

Número de deficiencias:

– Gravedad de las deficiencias.
– Número de inspecciones técnicas en carretera o de inspecciones técnicas periódicas y voluntarias.
– Factor temporal.

1. Las deficiencias se ponderarán en función de su gravedad, aplicándose los factores siguientes:

– Deficiencia peligrosa = 40.
– Deficiencia grave = 10.
– Deficiencia menor = 1.

2. La evolución en la situación de una empresa (de un vehículo) se reflejará ponderando menos los resultados (deficiencias) de inspecciones más antiguas, y más los resultados de inspecciones más recientes, utilizando los factores siguientes:

– Año 1 = últimos 12 meses = factor 3.

– Año 2 = meses 13-24 = factor 2.
– Año 3 = meses 25-36 = factor 1.

Estos factores solo se utilizarán para calcular la clasificación de riesgos general.

3. La clasificación de riesgos se calculará utilizando las fórmulas siguientes:

a) Fórmula para la clasificación de riesgos general:

$$RG = \frac{(D_{A1} \times 3) + (D_{A2} \times 2) + (D_{A3} \times 1)}{nC_{A1} + nC_{A2} + nC_{A3}}$$

Donde:

RR = resultado de la clasificación de riesgos general.
D_{Ai} = total de los defectos en los años 1, 2, 3.
D_{A1} = (nDP x 40) + (nDG x 10) + (nDL x 1) en el año 1.
n… = Número de …
DP = Deficiencias peligrosas.
DG = Deficiencias graves.
DL = Deficiencias leves.
C = Controles (inspecciones técnicas en carretera e inspecciones técnicas periódicas y/o voluntarias) en los años 1, 2, 3.

b) Fórmula para la calificación de riesgos anual:

$$RA = \frac{(nDP \times 40) + (nDG \times 10) + (nDL \times 1)}{nC}$$

Donde:

RA = resultado para el riesgo anual.
n… = Número de …
DP = Deficiencias peligrosas.
DG = Deficiencias graves.
DL = Deficiencias leves.
C = Controles (inspecciones técnicas en carretera e inspecciones técnicas periódicas y/o voluntarias).

El riesgo anual se utilizará para evaluar la evolución de la empresa a lo largo de los años.

La clasificación de las empresas (vehículos) en función de la clasificación de riegos general se realizará de tal forma que puedan distribuirse así:

– < 30 % riesgo bajo.
– 30 % – 80 % riesgo medio.
– > 80 % riesgo alto.

ANEXO II

Ámbito de la inspección técnica en carretera

1. Materias de inspección:

1) Identificación del vehículo.
2) Equipo de frenado.
3) Dirección.
4) Visibilidad.

5) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico.
6) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión.
7) Chasis y elementos acoplados al chasis.
8) Equipos diversos.
9) Emisiones contaminantes.
10) Inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías M_2 y M_3.

2. Requisitos de la inspección:

Los elementos que solo se pueden inspeccionar mediante la utilización de equipos se marcan con una (E).

Los elementos que solo se pueden inspeccionar en cierta medida sin la utilización de equipos se marcan con una (+ E).

Que un método de inspección figure como visual significa que, además de visualizar los elementos en cuestión, el inspector deberá también, si procede, tocar, analizar el ruido emitido o inspeccionarlos de cualquier otra manera apropiada que no suponga la utilización de equipos.

Las inspecciones técnicas en carretera podrán referirse a los elementos enumerados en el cuadro 1 en el que se incluyen los métodos recomendados para llevarlas a cabo. Nada de lo dispuesto en el presente anexo impedirá que los inspectores utilicen cuando sea preciso equipos adicionales como una plataforma elevada o un foso.

La inspección deberá llevarse a cabo utilizando técnicas y equipos disponibles actualmente y sin usar herramientas para el desmontaje o retirada de ningún componente del vehículo. La inspección podrá también incluir una verificación de si las partes y componentes respectivos de dicho vehículo corresponden a los requisitos de seguridad y medioambientales exigidas vigentes en el momento de su homologación, o, en su caso, en el momento de su adaptación.

Si el diseño del vehículo no permitiera la aplicación de los métodos de inspección recogidos en el presente anexo, la inspección se llevará a cabo de conformidad con los métodos de inspección recomendados aceptados por las autoridades competentes.

Las «causas de rechazo» no serán aplicables cuando se refieran a requisitos no prescritos en la legislación pertinente sobre homologación de vehículos en el momento de la primera matriculación, de la primera puesta en circulación o de la adaptación.

Objeto y métodos de inspección, evaluación de las deficiencias de los vehículos

La inspección abarcará todos aquellos elementos que se consideren necesarios y relevantes de entre los que se enumeran en el cuadro siguiente, teniendo en cuenta en particular la seguridad de los frenos, neumáticos, ruedas, chasis y emisiones contaminantes, así como los métodos recomendados en el mismo cuadro.

Para cada uno de los sistemas y componentes del vehículo objeto de inspección, se realizará la evaluación de las deficiencias de acuerdo con los criterios establecidos en el cuadro, caso por caso.

Las deficiencias que no figuran en el presente anexo se evaluarán en términos de los riesgos que representen para la seguridad vial.

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.	Identificación del vehículo.					
0.1	Placas de matrícula (si lo precisan los requisitos[1]).	Inspección visual.	a) Placa(s) de matrícula no existente(s) o sujeta(s) tan deficientemente que es probable que se caiga(n).		X	
			b) Inscripción inexistente o ilegible.		X	
			c) No conformes con la documentación o los registros del vehículo.		X	
0.2	Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo.	Inspección visual.	a) Inexistente o no puede encontrarse.		X	
			b) Incompleto, ilegible, claramente falsificado o no concuerda con los documentos del vehículo.		X	
			c) Documentos del vehículo ilegibles o errores administrativos.	X		

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
2.	Dispositivos de frenado.					
2.1	Estado mecánico y funcionamiento.					
1.1.1	Vástago del pedal/de la palanca de mano del freno de servicio.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Vástago demasiado ajustado.		X	
			b) Desgaste/holguras excesivas.		X	
1.1.2	Estado y carrera del pedal/palanca de mano del dispositivo de frenado.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado. Nota: Los vehículos con dispositivos de frenado asistido se deben inspeccionar con el motor parado.	a) Carrera de reserva excesiva o insuficiente.		X	
			El freno no puede accionarse totalmente o está bloqueado.			X
			b) Retorno del freno inadecuado.	X		
			Afecta a su función.		X	
			c) Revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado.		X	
1.1.3	Bomba de vacío o compresor y depósitos.	Inspección visual de los componentes a presión operativa normal. Comprobación del tiempo necesario para que la presión vacío/ aire alcance un valor operativo seguro; funcionamiento del dispositivo de aviso, de la válvula de protección multicircuito y de la válvula limitadora de presión.	a) Insuficiente presión/vacío para permitir al menos cuatro frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).		X	
			Al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o que el manómetro señala un valor peligroso).			X
			b) Tiempo necesario para que se alcance un valor operativo seguro de presión o vacío demasiado largo según los requisitos[1].		X	
			c) La válvula de protección multicircuito o la válvula limitadora de presión no funciona.		X	
			d) Pérdida de aire que provoca un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles.		X	
			e) Daño externo que puede afectar al funcionamiento de los dispositivos de frenado.		X	
			Rendimiento insuficiente del freno de socorro.			X
1.1.4	Indicador de baja presión o manómetro.	Comprobación funcional.	Funcionamiento defectuoso del manómetro o indicador.	X		
			Baja presión no identificable.		X	
1.1.5	Válvula de regulación del freno de mano.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Mando de la válvula roto, dañado o excesivamente desgastado.		X	
			b) Mando de la válvula o válvula en sí inseguros.		X	
			c) Conexiones flojas o fugas.		X	
			d) Funcionamiento insatisfactorio.		X	
1.1.6	Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Sujeción incorrecta del trinquete.		X	
			b) Desgaste del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete.	X		
			Desgaste excesivo.		X	
			c) Recorrido excesivo de la palanca, indicio de un ajuste incorrecto.		X	
			d) El accionador falta, está estropeado o inactivo.		X	
			e) Funcionamiento incorrecto; el indicador de aviso señala anomalía.		X	
1.1.7	Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado.	a) Válvula dañada o pérdida de aire excesiva.		X	
			Afecta a su función.			X
			b) Descarga excesiva de aceite del compresor.	X		
			c) Válvula insegura o montada incorrectamente.		X	
			d) Descarga o pérdida de líquido hidráulico.		X	
			Afecta a su función.			X
1.1.8	Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos).	Desconexión y reconexión de todos los acoplamientos entre vehículo tractor y remolque.	a) Válvula de paso o válvula de cierre automática defectuosa.	X		
			Afecta a su función.		X	
			b) Válvula de paso o válvula insegura o montada incorrectamente.	X		
			Afecta a su función.		X	
			c) Pérdidas excesivas.		X	
			Afecta a su función.			X
			d) Funcionamiento incorrecto.		X	
			Afecta al funcionamiento de los frenos.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.1.9	Acumulador o depósito de presión.	Inspección visual.	a) Depósito ligeramente estropeado o ligeramente corroído.	X		
			Depósito muy estropeado. Corroído o con pérdidas.		X	
			b) Dispositivo de vaciado inoperante.		X	
			c) Depósito inseguro o montado incorrectamente.		X	
1.1.10	Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Sistema de asistencia de frenado defectuoso o ineficaz.		X	
			Si no funciona.			X
			b) Cilindro de mando defectuoso, pero el freno sigue funcionando.		X	
			Cilindro de mando defectuoso o con pérdidas.			X
			c) Cilindro de mando inseguro, pero el freno sigue funcionando.		X	
			Cilindro de mando inseguro.			X
			d) Líquido de frenos insuficiente por debajo de la marca MIN.	X		
			Líquido de frenos considerablemente por debajo de la marca MIN.		X	
			Líquido de frenos no visible.			X
			e) Ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando.	X		
			f) Testigo del líquido de frenos encendido o defectuoso.	X		
			g) Funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.	X		
1.1.11	Tubos rígidos de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
			b) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos).		X	
			Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).			X
			c) Tubos dañados o excesivamente corroídos.		X	
			Esto afecta al funcionamiento de los frenos por bloqueo o riesgo inminente de pérdidas.			X
			d) Tubos en posición incorrecta.	X		
			Riesgos de daños.		X	
1.1.12	Tubos flexibles de los frenos.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso o rotura.			X
			b) Tubos flexibles dañados, rozados, doblados o demasiado cortos.	X		
			Tubos flexibles dañados o rozados.		X	
			c) Tubos o conexiones con pérdidas (frenos neumáticos).		X	
			Tubos o conexiones con pérdidas (frenos hidráulicos).			X
			d) Tubos flexibles deformados por la presión.		X	
			Cable dañado.			X
			e) Tubos flexibles porosos.		X	
1.1.13	Guarniciones para frenos.	Inspección visual.	a) Forro o guarnición desgastados (se alcanza la marca mínima).		X	
			Forro o guarnición desgastados (no es visible la marca mínima).			X
			b) Forro o guarnición manchados (aceite, grasa, etc.)		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			c) Ausencia de forro o guarnición o colocación incorrecta.			X
1.1.14	Tambores y discos de los frenos.	Inspección visual.	a) Tambor o disco desgastado.		X	
			Tambor o disco excesivamente rayado, agrietado, inseguro o fracturado.			X
			b) Tambor o disco manchado (aceite, grasa, etc.).		X	
			Afecta seriamente al rendimiento del frenado.			X
			c) Ausencia de tambor o disco.			X
			d) Placa de anclaje insegura.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.1.15	Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Cables estropeados, enredados.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			b) Componentes excesivamente desgastados o corroídos.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			c) Cables, varillas o juntas inseguras.		X	
			d) Guía de cable defectuosa.		X	
			e) Restricciones del funcionamiento libre del sistema de frenos.		X	
			f) Movimientos anormales de las palancas o conexiones que indican un desajuste o un desgaste excesivo.		X	
1.1.16	Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado).	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Accionadores agrietados o estropeados.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			b) Accionadores con pérdidas.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			c) Accionadores inseguros o montados incorrectamente.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			d) Corrosión excesiva del accionador.		X	
			Con riesgo de que se produzcan grietas.			X
			e) Recorrido insuficiente o excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma.		X	
			Afecta al rendimiento de los frenos (reserva insuficiente para el movimiento).			X
			f) Guardapolvo dañado.	X		
			Ausencia del guardapolvo o daños excesivos en el mismo.		X	
1.1.17	Válvula sensora de carga.	Inspección visual de los componentes mientras se acciona el dispositivo de frenado, si es posible.	a) Conexión defectuosa.		X	
			b) Conexión ajustada incorrectamente.		X	
			c) Válvula agarrotada o inoperante (el ABS funciona).		X	
			Válvula agarrotada o inoperante.			X
			d) Ausencia de válvula (cuando sea obligatorio).			X
			e) Ausencia de la placa de datos.	X		
			f) Datos ilegibles o que no se ajustan a los requisitos[1].	X		
1.1.18	Ajustadores de tensión automáticos e indicadores.	Inspección visual.	a) Ajustador dañado, agarrotado o con movimiento anormal, desgaste excesivo o ajuste incorrecto.		X	
			b) Ajustador defectuoso.		X	
			c) Ajustador instalado o sustituido incorrectamente.		X	
1.1.19	Sistema de deceleración (si está instalado o se exige).	Inspección visual.	a) Conexiones o montaje inseguros.	X		
			Afecta a su función.		X	
			b) Sistema ausente o claramente defectuoso.		X	
1.1.20	Funcionamiento automático de los frenos de remolque.	Desconexión del acoplamiento entre vehículo tractor y remolque.	El freno del remolque no se acciona automáticamente al desconectar el acoplamiento.			X
1.1.21	Sistema completo de frenado.	Inspección visual.	a) Otros elementos del sistema (por ejemplo, bomba de anticongelante, secador de aire, etc.) dañados exteriormente o excesivamente corroídos, lo que afecta al sistema de frenado.		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
			b) Pérdida excesiva de aire o líquido de frenos.	X		
			Afecta a la función del sistema.		X	
			c) Componentes inseguros o montados incorrectamente.		X	
			d) Modificaciones peligrosas de cualquier componente[3].		X	
			Afecta al rendimiento del frenado.			X
1.1.22	Conexiones para control (si están instaladas o se exigen).	Inspección visual.	Ausentes.		X	
1.1.23	Freno de inercia.	Inspección visual y funcionamiento.	Eficacia insuficiente.		X	
1.2	Rendimiento y eficacia del freno de servicio.					

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.2.1	Rendimiento (E).	En una prueba realizada en un frenómetro de rodillos, accionamiento progresivo de los frenos hasta el máximo esfuerzo.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas.		X	
			Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.			X
			b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta.		X	
			El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.			X
			c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	
			d) Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas.		X	
			e) Fluctuación excesiva de la fuerza de los frenos durante una vuelta completa de la rueda.		X	
1.2.2	Eficacia (E).	Prueba con frenómetro de rodillos según el peso en el momento de la inspección o, si no puede utilizarse por razones técnicas, prueba en carretera con un decelerómetro con indicación o registro del resultado (1).	No se obtienen, al menos, los valores mínimos siguientes (2):			
			Categorías M_1, M_2 y M_3: 50 % (3).		X	
			Categoría N_1: 45 %.			
			Categorías N_2 y N_3: 43 % (4).			
			Categorías O_3 y O_4: 40 % (5).			
			Se alcanza menos del 50 % de los valores anteriores.			X
1.3	Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente).					
1.3.1	Rendimiento (E).	Si el sistema de frenos secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.1.	a) Esfuerzo de frenado inadecuado de una o más ruedas.		X	
			Sin esfuerzo de frenado en una o más ruedas.			X
			b) El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 70 % del esfuerzo máximo registrado de otra rueda del mismo eje o, en el caso de la prueba en carretera, el vehículo se desvía excesivamente de la línea recta.		X	
			El esfuerzo de frenado de una rueda es inferior al 50 % del esfuerzo máximo registrado de la otra rueda en el mismo eje en caso de ejes directores.			X
			c) El esfuerzo de frenado no es progresivo (bloqueo).		X	
1.3.2	Eficacia (E).	Si el sistema de freno secundario es independiente del freno de servicio, empléese el método especificado en 1.2.2.	El esfuerzo de frenado es inferior al 50 % (6) del rendimiento del freno de servicio exigido e indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada.		X	
			Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de esfuerzo de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.			X
1.4	Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento.					
1.4.1	Rendimiento (E).	Acciónese el freno durante una prueba con frenómetro de rodillos.	Frenado inoperante en un lado o, en el caso de la prueba en carretera, vehículo que se desvía excesivamente de la línea recta.		X	
			Se alcanza menos del 50 % de los valores de esfuerzo de frenado indicados en el punto 1.4.2, respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.			X
1.4.2	Eficiencia (E).	Prueba con frenómetro de rodillos. Si no es posible, entonces mediante prueba en carretera empleando un decelerómetro con indicación o registro del resultado.	No se obtiene en todos los vehículos una relación de frenado de al menos un 16 % respecto a la masa máxima autorizada o, en el caso de los vehículos a motor, del 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo (de ambas cifras, la que sea mayor).		X	
			Se alcanza menos del 50 % de los anteriores valores de la relación de frenado respecto de la masa del vehículo durante las pruebas.			X
1.5	Rendimiento del sistema de deceleración.	Inspección visual y, cuando sea posible, comprobación del funcionamiento del sistema.	a) Progresión no gradual del rendimiento (no se aplica a dispositivos de freno motor).		X	
			b) El sistema no funciona.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
1.6	Sistema antibloqueo de frenos (ABS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
			b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
			c) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
			d) Conexiones dañadas.		X	
			e) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
			f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
1.7	Sistema de frenado electrónico (EBS).	Inspección visual e inspección del dispositivo de aviso o utilización de la interfaz electrónica del vehículo.	a) Funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso.		X	
			b) El dispositivo de aviso muestra funcionamiento defectuoso del sistema.		X	
			c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
			d) La conexión entre el vehículo tractor y el remolque es incompatible o falta.			X
1.8	Líquido de frenos.	Inspección visual.	Líquido de frenos contaminado o con sedimentos.		X	
			Riesgo inminente de funcionamiento defectuoso.			X
2.	Dirección.					
2.1	Estado mecánico.					
2.1.1	Estado del mecanismo de dirección.	Inspección visual del funcionamiento de la caja de la dirección mientras gira el volante.	a) Mecanismos torcidos o estrías desgastadas.		X	
			Afecta a su función.			X
			b) Desgaste excesivo del eje de dirección.		X	
			Afecta a su función.			X
			c) Holgura excesiva del eje de dirección.		X	
			Afecta a su función.			X
			d) Fugas.		X	
			Fugas con goteo.			X
2.1.2	Fijación de la caja de dirección.	Inspección visual de la fijación al chasis de la caja de dirección mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda.	a) La fijación de la caja de dirección no es segura.		X	
			Fijaciones peligrosamente sueltas u holgura relativa visible con respecto al chasis/carrocería.			X
			b) Orificios de sujeción al chasis ovalados.		X	
			Afecta gravemente a las fijaciones.			X
			c) Pernos de sujeción ausentes o rotos.		X	
			Afecta gravemente a las fijaciones.			X
			d) Rotura de la caja de dirección.		X	
			Afecta a la estabilidad o a la fijación de la caja.			X
2.1.3	Estado de la articulación del mecanismo de dirección.	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda.	a) Holgura relativa entre componentes que deberían estar fijos.		X	
			Holgura excesiva o probabilidad de desconexión.			X
			b) Desgaste excesivo en juntas.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			c) Roturas o deformación de cualquier componente.		X	
			Afecta a su función.			X
			d) Ausencia de dispositivos de inmovilización.		X	
			e) Falta de alineación de componentes (por ejemplo biela de arrastre o barra de acoplamiento).		X	
			f) Modificación peligrosa [3].		X	
			Afecta a su función.			X
			g) Guardapolvo dañado o deteriorado.	X		
			Sin guardapolvo o guardapolvo muy deteriorado.		X	
2.1.4	Funcionamiento del mecanismo de la dirección.	Inspección visual de los componentes de la dirección para evaluar desgaste, roturas y sujeción mientras el volante gira a la derecha y a la izquierda con las ruedas en el suelo y el motor en marcha (dirección asistida).	a) El movimiento de la articulación interfiere con alguna parte fija del chasis.		X	
			b) Los topes de la dirección no actúan o no existen.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
2.1.5	Dirección asistida.	Comprobar la existencia de fugas y el nivel del depósito de líquido hidráulico (si está a la vista) del sistema de dirección. Con las ruedas en el suelo y con el motor en marcha, comprobar que funciona el sistema de dirección asistida.	a) Fugas de líquido.		X	
			b) Líquido insuficiente (por debajo de la marca MIN).		X	
			Depósito insuficiente.			X
			c) El mecanismo no funciona.		X	
			Afecta a la dirección.			X
			d) El mecanismo está roto o no está sujeto.		X	
			Afecta a la dirección.			X
			e) Componentes no alineados o que tropiezan.		X	
			Afecta a la dirección.			X
			f) Modificación peligrosa [3].		X	
			Afecta a la dirección.			X
			g) Cables/manguitos dañados, excesivamente corroídos.		X	
			Afecta a la dirección.			X
2.2	Volante o manillar y columna.					
2.2.1	Estado del volante.	Con las ruedas en el suelo, empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura relativa entre el volante y la columna que indica falta de firmeza.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			b) Ausencia de elemento de retención en el buje del volante.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			c) Rotura o falta de fijación del buje, el aro o los radios del volante.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			d) Modificación peligrosa[3].		X	
2.2.2	Columna y de dirección amortiguadores	Empujar el volante o tirar del mismo en la dirección de la columna y empujar el volante en diversas direcciones perpendicularmente a la columna. Inspección visual de las holguras y del estado de las uniones flexibles o de las juntas universales.	a) Holgura excesiva de la fijación del volante hacia arriba o hacia abajo.		X	
			b) Holgura excesiva de la parte superior de la columna en sentido radial desde el eje de la columna.		X	
			c) Unión flexible deteriorada.		X	
			d) Fijación defectuosa.		X	
			Riesgo muy grave de desconexión.			X
			e) Modificación peligrosa [3].			X
2.3	Holguras de la dirección.	Con el motor funcionando para vehículos con dirección asistida y con las ruedas de dirección en posición recta, girar ligeramente el volante hacia un lado y otro todo lo que se pueda sin llegar a mover las ruedas. Inspección visual del movimiento libre.	Holgura excesiva de la dirección (por ejemplo, un punto del aro del volante se mueve más de un quinto del diámetro del volante) o no conforme con las especificaciones[1].		X	
			Afecta a la seguridad de la dirección.			X
2.4	Alineación de las ruedas (X) [2].	Inspección visual.	Desalineación evidente.	X		
			Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.		X	
2.5	Plato giratorio del eje del remolque.	Inspección visual o utilización de un detector especialmente adaptado de holguras de rueda.	a) Componente ligeramente dañado.		X	
			Componente muy dañado o agrietado.			X
			b) Holgura excesiva.		X	
			Afecta a la conducción en línea recta; altera la estabilidad de la dirección.			X
			c) Fijación defectuosa.		X	
			Afecta gravemente a la fijación.			X
2.6	Dirección asistida electrónica (EPS).	Inspección visual y comprobación de la coherencia entre el ángulo del volante y el de las ruedas cuando se enciende o se para el motor, o se utiliza la interfaz electrónica del vehículo.	a) El indicador de anomalías (MIL) del EPS indica anomalías en el sistema.		X	
			b) La dirección asistida no funciona.		X	
			c) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
3.	Visibilidad.					
3.1	Campo de visión.	Inspección visual desde el asiento del conductor.	Obstrucción del campo visual del conductor que afecta apreciablemente a su visibilidad hacia el frente o hacia los lados (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas).	X		
			Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
3.2	Estado de acristaladas las superficies.	Inspección visual.	a) Vidrios o panel transparente (si está permitido) agrietados o descoloridos (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas).	X		
			Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.		X	
			b) Vidrios o panel transparente (incluyendo recubrimiento reflectante o tintado) no conforme con las especificaciones[1] (fuera de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas).	X		
			Afecta al interior de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas o impide la visión de retrovisores exteriores.		X	
			c) Vidrios o panel transparente en estado inaceptable.		X	
			Afecta de forma significativa a la visibilidad dentro de la superficie limpiada por el limpiaparabrisas.			X
3.3	Espejos o dispositivos retrovisores.	Inspección visual.	a) Espejo o dispositivo inexistente o no conforme con los requisitos[1] (al menos dos dispositivos de retrovisión disponibles).	X		
			Menos de dos dispositivos de retrovisión disponibles.		X	
			b) Espejo o dispositivo ligeramente dañado o flojo.	X		
			Espejo o dispositivo fuera de servicio, muy dañado, flojo o suelto.		X	
			c) No abarca el campo de visión necesario.		X	
3.4	Limpiaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) El limpiaparabrisas no funciona o no está presente.		X	
			b) Goma de la escobilla defectuosa.	X		
			Goma de la escobilla inexistente o claramente defectuosa.		X	
3.5	Lavaparabrisas.	Inspección visual y funcionamiento.	Los lavaparabrisas no funcionan adecuadamente (falta el líquido de lavado pero funciona la bomba o no están bien orientados los chorros de agua).	X		
			Los lavaparabrisas no funcionan.		X	
3.6	Sistema antivaho (X) [2].	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona o lo hace de forma claramente defectuosa.	X		
4.	Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico.					
4.1	Faros.					
4.1.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz/fuente luminosa defectuosa o inexistente (luces/ fuentes luminosas múltiples; en caso de LED no funcionan hasta un tercio).	X		
			Luz/fuente luminosa única; en caso de LED afecta gravemente a la visibilidad.		X	
			b) Sistema de proyección ligeramente defectuoso (reflector y lente).	X		
			Sistema de proyección muy defectuoso o inexistente (reflector y lente).		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.		X	
4.1.2	Alineamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Faros muy desalineados.		X	
			b) Fuente luminosa mal instalada.			
4.1.3	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1] (número de faros iluminados al mismo tiempo).	X		
			Se rebasa la intensidad máxima del alumbrado delantero.		X	
			b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.1.4	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
			b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen claramente la intensidad de luz o modifican el color emitido.		X	
			c) Fuente luminosa y lámpara no compatibles.		X	
4.1.5	Dispositivos niveladores (cuando sean obligatorios)..	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	a) Dispositivo inoperante.		X	
			b) El dispositivo manual no se puede accionar desde el asiento del conductor.		X	
4.1.6	Dispositivos limpiafaros (cuando sean obligatorios)..	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	Dispositivo inoperante.	X		
			En caso de luces de descarga.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
4.2	Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna.					
4.2.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa.		X	
			b) Lente defectuosa.		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.2.2	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos [1].		X	
			Las luces de posición traseras y las luces laterales pueden apagarse cuando los faros delanteros están encendidos.		X	
			b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.2.3	Cumplimiento de los requisitos [1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos [1].	X		
			Luz roja por delante o luz blanca por detrás; intensidad de luz muy reducida.		X	
			b) Elementos en la lente o en la fuente luminosa que reducen la intensidad de luz o modifican el color emitido.	X		
			Luz de posición delantera roja o luz de posición trasera blanca o intensidad de luz muy reducida.		X	
4.3.	Luces de freno.					
4.3.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio).	X		
			Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.		X	
			Ninguna fuente luminosa funciona.			X
			b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida).	X		
			Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.3.2	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1].	X		
			Funcionamiento diferido.		X	
			No funciona.			X
			b) Funcionamiento anómalo del dispositivo de conmutación.		X	
4.3.3	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos [1].	X		
			Luz de freno blanca o intensidad de luz muy reducida.		X	
4.4	Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro.					
4.4.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Luz/fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio).	X		
			Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.		X	
			b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida).	X		
			Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.4.2	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos[1].	X		
			No funciona.		X	
4.4.3	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado o conformes con los requisitos[1].		X	
4.4.4	Cadencia de las pulsaciones.	Inspección visual y funcionamiento.	Frecuencia de intermitencia que no cumple los requisitos[1] (diferencia en la frecuencia de más del 25 %).	X		
4.5	Luces antiniebla delanteras y traseras.					

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
4.5.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa (fuente luminosa múltiple; en caso de LED no funciona menos de un tercio).	X		
			Fuente luminosa única; en caso de LED, funcionan menos de dos tercios.		X	
			b) Lente ligeramente defectuosa (no influye en la luz emitida).	X		
			Lente muy defectuosa (afecta a la luz emitida).		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de que se desprenda o deslumbre.		X	
4.5.2	Alineamiento (X) [2].	Inspección visual y funcionamiento.	Orientación horizontal del faro antiniebla fuera de límites cuando su diagrama luminoso presenta una línea de corte (línea de corte demasiado baja).	X		
			Línea de corte más alta que la línea de corte de los faros delanteros.		X	
4.5.3	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisitos [1].	X		
			No funciona.		X	
4.5.4	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
			b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos[1].	X		
4.6	Luz de marcha atrás.					
4.6.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Fuente luminosa defectuosa.	X		
			b) Lente defectuosa.	X		
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.6.2	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara, color de emisión, posición, intensidad o marcado no conformes con los requisitos[1].		X	
			b) El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos[1].		X	
4.6.3	Conmutación.	Inspección visual y funcionamiento.	La conmutación no funciona de acuerdo con los requisito[1].	X		
			La luz de marcha atrás puede encenderse sin que la palanca esté en posición de marcha atrás.		X	
4.7	Iluminación de la placa trasera de matrícula.					
4.7.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	a) La lámpara proyecta luz directa o luz blanca hacia atrás.	X		
			b) Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa múltiple.	X		
			Fuente luminosa defectuosa; fuente luminosa única.		X	
			c) Lámpara no bien sujeta.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.7.2	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	El sistema no funciona de acuerdo con los requisitos[1].	X		
4.8	Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras.					
4.8.1	Estado.	Inspección visual.	a) Equipamiento reflectante defectuoso o dañado.	X		
			Afecta a la reflexión.		X	
			b) Reflector mal sujeto.	X		
			Puede desprenderse.		X	
4.8.2	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual.	Dispositivo, color reflejado o posición no conforme con los requisitos[1].		X	
			Falta o refleja rojo hacia delante o blanco hacia atrás.			X
4.9	Testigos obligatorios del equipo de iluminación.					
4.9.1	Estado y funcionamiento.	Inspección visual y funcionamiento.	No funciona.	X		
			No funciona para las luces de cruce o para las luces antiniebla traseras.		X	
4.9.2	Cumplimiento de los requisitos[1].	Inspección visual y funcionamiento.	No conformes con los requisitos[1].	X		
4.10	Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque.	Inspección visual: si es posible, examinar la continuidad eléctrica de la conexión.	a) Componentes fijos no bien sujetos.	X		
			Conector suelto.		X	
			b) Aislamiento dañado o deteriorado.	X		
			Puede provocar un cortocircuito.		X	
			c) Las conexiones eléctricas del vehículo tractor o del remolque no funcionan correctamente.		X	
			No funcionan las luces de freno del remolque.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
4.11	Cableado eléctrico.	Inspección visual, incluyendo el interior del compartimento del motor (en su caso).	a) Cables sueltos o no bien sujetos.	X		
			Fijaciones sueltas, contacto con aristas vivas, probabilidad de desconexión.		X	
			Probabilidad de que el cableado toque elementos calientes, elementos giratorios o el suelo y de que las conexiones (elementos necesarios para los frenos o la dirección) se desconecten.			X
			b) Cables ligeramente deteriorados.	X		
			Cables muy deteriorados.		X	
			Cables deteriorados en extremo (elementos necesarios para los frenos, la dirección).			X
			c) Aislamiento dañado o deteriorado.	X		
			Puede provocar un cortocircuito.		X	
			Riesgo inminente de incendio, formación de chispas.			X
4.12	Lámparas y catadióptricos no obligatorios (X) [2].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Lámpara/catadióptrico colocado no conforme a los requisitos [1].	X		
			Emite/refleja luz roja por delante o luz blanca por detrás.		X	
			b) Funcionamiento de las luces no conforme con los requisitos [1].	X		
			El número de luces en funcionamiento simultáneo supera la intensidad de luz permitida. Emite luz roja por delante o luz blanca por detrás.		X	
			c) Lámpara/catadióptrico mal sujeto.	X		
			Riesgo muy grave de desprendimiento.		X	
4.13	Batería(s).	Inspección visual.	a) No bien sujeta(s).	X		
			No bien sujeta(s). Puede provocar un cortocircuito.		X	
			b) Fugas.	X		
			Pérdida de sustancias peligrosas.		X	
			c) Interruptor defectuoso (si procede).		X	
			d) Fusibles defectuosos (si procede).		X	
			e) Ventilación inadecuada (si procede).		X	
5.	Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión.					
5.1	Ejes.					
5.1.1	Ejes (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Eje roto o deformado.			X
			b) Mala sujeción al vehículo.		X	
			Estabilidad alterada, afecta a la función: gran holgura relativa con respecto a sus fijaciones.			X
			c) Modificación peligrosa [3].		X	
			Estabilidad alterada, afecta a la función, separación insuficiente con otras partes del vehículo o con el suelo.			X
5.1.2	Manguetas de eje (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos Aplicar una fuerza vertical o lateral a cada rueda y observar el movimiento existente entre el árbol y el mango de eje.	a) Mangueta de eje rota.			X
			b) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o los cojinetes.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
			c) Holgura excesiva entre la mangueta y el árbol.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
			d) Holgura del pasador de la mangueta en el eje.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
5.1.3	Cojinetes de las ruedas (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos. Hacer bascular la rueda o aplicar una fuerza lateral a cada una de ellas y observar el movimiento hacia arriba de la rueda respecto a la mangueta de eje.	a) Holguras excesivas en un cojinete de rueda.		X	
			Altera la estabilidad de la dirección; peligro de destrucción.			X
			b) Cojinete demasiado apretado, atascado.		X	
			Peligro de sobrecalentamiento; peligro de destrucción.			X
5.2	Ruedas y neumáticos.					
5.2.1	Cubo de rueda.	Inspección visual.	a) Tuercas de las ruedas inexistentes o flojas.		X	
			Fijación inexistente o floja de tal forma que afecta muy gravemente a la seguridad vial.			X
			b) Cubo desgastado o dañado.		X	
			Cubo desgastado o dañado de tal modo que afecta a la fijación segura de las ruedas.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
5.2.2	Ruedas.	Inspección visual de ambos lados de cada rueda con el vehículo sobre foso o en plataforma elevada.	a) Roturas o defectos de soldadura.			X
			b) Anillos de retención del neumático no correctamente montados.		X	
			Probabilidad de desprendimiento.			X
			c) Rueda deformada o desgastada.		X	
			Afecta a la fijación segura al cubo. Afecta a la fijación segura al neumático.			X
			d) Tamaño, diseño técnico, compatibilidad o tipo no conforme con los requisitos[1] y perjudicial para la seguridad vial.		X	
5.2.3	Neumáticos.	Inspección visual de todo el neumático haciendo rodar el vehículo hacia atrás y hacia delante.	a) Dimensiones del neumático, capacidad de carga, marca de homologación o categoría del índice de velocidad no conformes con los requisitos[1] y perjudiciales para la seguridad vial.		X	
			Capacidad de carga o categoría del índice de velocidad insuficiente para el uso real; el neumático toca otras partes fijas del vehículo, lo que dificulta la conducción segura.			X
			b) Neumáticos de distinto tamaño en el mismo eje o en ruedas gemelas.		X	
			c) Neumáticos de distinta constitución en el mismo eje (radial/diagonal).		X	
			d) Daño o corte grave del neumático.		X	
			Cable visible o dañado.			X
			e) Se puede ver el indicador de desgaste del dibujo de los neumáticos.		X	
			Profundidad del dibujo del neumático no conforme con los requisitos[1].			X
			f) Neumático que roza contra otros componentes (dispositivos antiproyecciones flexibles).	X		
			Neumático que roza contra otros componentes (no dificulta una conducción segura).		X	
			g) Neumáticos recauchutados o reesculturados no conformes con los requisitos[1].		X	
			Capa de protección del cable dañada.			X
5.3	Sistema de suspensión.					
5.3.1	Muelles y estabilizadores (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Muelles mal sujetos al chasis o al eje.		X	
			Holgura relativa visible, fijaciones extremadamente flojas.			X
			b) Algún componente de muelle dañado o roto.		X	
			Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.			X
			c) Muelle inexistente.		X	
			Afecta muy gravemente al muelle principal (ballesta) o a las ballestas adicionales.			X
			d) Modificación peligrosa[3].		X	
			Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema de muelles.			X
5.3.2	Amortiguadores	Inspección visual.	a) Amortiguadores mal sujetos al chasis o al eje.	X		
			Amortiguador suelto.		X	
			b) Amortiguador dañado que presenta señales de fugas importantes o funcionamiento incorrecto.		X	
			c) Amortiguador inexistente.		X	
5.3.3	Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Componentes mal sujetos al chasis o al eje.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
			b) Componente dañado o excesivamente corroído.		X	
			Afecta a la estabilidad del componente; componente roto.			X
			c) Modificación peligrosa [3].		X	
			Separación insuficiente con otras partes del vehículo; no funciona el sistema.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
5.3.4	Rótulas de suspensión (+ E).	Inspección visual empleando detectores de holguras de las ruedas, si se dispone de ellos.	a) Desgaste excesivo en el pasador de articulación y/o en los cojinetes o las rótulas de suspensión.		X	
			Probabilidad de aflojamiento; altera la estabilidad de la dirección.			X
			b) Guardapolvo muy deteriorado.	X		
			Sin guardapolvo o guardapolvo roto.		X	
5.3.5	Suspensión neumática.	Inspección visual.	a) El sistema no funciona.			X
			b) Algún componente dañado, modificado o deteriorado de forma que afecte negativamente al funcionamiento del sistema.		X	
			Afecta gravemente al funcionamiento del sistema.			X
			c) Fuga audible.		X	
			d) Modificación peligrosa.		X	
6.	Chasis y elementos acoplados al chasis.					
6.1	Chasis o bastidor y elementos acoplados.					
6.1.1	Estado general.	Inspección visual.	a) Ligera rotura o deformación de cualquier larguero o travesaño.		X	
			Grave rotura o deformación de algún larguero o travesaño.			X
			b) Placas de refuerzo o sujeciones sueltas.		X	
			Mayoría de sujeciones sueltas. Resistencia insuficiente de la estructura.			X
			c) Corrosión excesiva que afecta a la rigidez del conjunto.		X	
			Resistencia insuficiente de la estructura.			X
6.1.2	Tubos de escape y silenciadores.	Inspección visual.	a) Sistema de escape mal sujeto o con fugas.		X	
			b) Humos que penetran en la cabina o el habitáculo.		X	
			Peligro para la salud de las personas a bordo.			X
6.1.3	Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción).	Inspección visual utilización de dispositivos para detección de fugas en caso de sistemas GLP/GNC/GNL.	a) Depósito o conductos mal sujetos, creando un particular riesgo de incendio.			X
			b) Fuga de combustible o tapón de la boca de llenado inexistente o inoperante.		X	
			Riesgo de incendio; pérdida excesiva de materiales peligrosos.			X
			c) Conductos rozados.	X		
			Conductos dañados.		X	
			d) La llave de paso del combustible (si procede) no funciona correctamente.		X	
			e) Riesgo de incendio debido:			X
			– a una fuga de combustible,			
			– a un aislamiento defectuoso del depósito o del escape,			
			– al estado del compartimento del motor.			
			f) El sistema de GLP/GNC/GNL o hidrógeno no cumple los requisitos; alguna parte del sistema defectuosa[1].			X
6.1.4	Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera.	Inspección visual.	a) Fijación defectuosa o deformaciones que podrían producir lesiones al rozarse o tocarse.		X	
			Riesgo de desprendimiento de las partes. Afecta gravemente a la función.			X
			b) Dispositivo que claramente no cumple los requisitos[1].		X	
6.1.5	Soporte de la rueda de repuesto (en su caso).	Inspección visual.	a) Soporte en mal estado.	X		
			b) Soporte roto o suelto.		X	
			c) Rueda de repuesto no bien sujeta al soporte.		X	
			Riesgo muy grave de desprendimiento.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
6.1.6	Acoplamiento mecánico y equipo de tracción (+ E).	Inspección visual del desgaste y el correcto funcionamiento con especial atención a cualquier dispositivo de seguridad instalado y/o con utilización de un instrumento de medición.	a) Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor sin remolque).		X	
			Componente dañado, defectuoso o agrietado (vehículo tractor con remolque).			X
			b) Desgaste excesivo de un componente.		X	
			Por debajo del límite de desgaste.			X
			c) Fijación defectuosa.		X	
			Alguna fijación suelta con un riesgo muy grave de desprendimiento.			X
			d) Dispositivo de seguridad ausente o de funcionamiento incorrecto.		X	
			e) Ningún indicador de acoplamiento funciona.		X	
			f) Obstrucción de la placa de matrícula o de cualquier luz (cuando no se utilice).	X		
			Matrícula ilegible (cuando no se utilice).		X	
			g) Modificación peligrosa[3] (elementos auxiliares).		X	
			Modificación peligrosa[3] (elementos principales).			X
			h) Acoplamiento demasiado endeble, incompatible o dispositivo de acoplamiento que no se ajusta a los requisitos.			X
6.1.7	Transmisión.	Inspección visual.	a) Pernos de sujeción flojos o ausentes.		X	
			Pernos de sujeción flojos o ausentes de tal forma que se pone gravemente en peligro la seguridad vial.			X
			b) Desgaste excesivo de los cojinetes de los ejes de la transmisión.		X	
			Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.			X
			c) Desgaste excesivo de las juntas universales o cadenas/correas de transmisión.		X	
			Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.			X
			d) Juntas flexibles deterioradas.		X	
			Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.			X
			e) Eje dañado o doblado.		X	
			f) Alojamiento del cojinete roto o flojo.		X	
			Riesgo muy grave de que se suelte o agriete.			X
			g) Guardapolvo muy deteriorado.	X		
			Sin guardapolvo o guardapolvo roto.		X	
			h) Modificación no reglamentaria de la línea motriz.		X	
6.1.8	Anclajes del motor.	Inspección visual.	Anclajes deteriorados, grave y evidentemente dañados.		X	
			Anclajes flojos o rotos.			X
6.1.9	Rendimiento del motor (X) [2.]	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Unidad de control modificada afectando a la seguridad o al medio ambiente.		X	
			b) Modificación del motor afectando a la seguridad o al medio ambiente.			X
6.2	Cabina y carrocería.					
6.2.1	Estado.	Inspección visual.	a) Panel o componente flojo o dañado, que podría causar lesiones.		X	
			Puede desprenderse.			X
			b) Montante flojo en la carrocería.		X	
			Estabilidad alterada.			X
			c) Entrada de humos del motor o del escape.		X	
			Peligro para la salud de las personas a bordo.			X
			d) Modificación peligrosa[3].		X	
			Separación insuficiente entre elementos rotatorios o móviles y la vía pública.			X

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
6.2.2	Fijación.	Inspección visual.	a) Carrocería o cabina mal sujeta.		X	
			Afecta a la estabilidad.			X
			b) Carrocería/cabina claramente mal centrada en el chasis.		X	
			c) Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/ cabina al chasis o a elementos transversales y simetría.		X	
			Fijación defectuosa o falta de fijación de la carrocería/ cabina al chasis o a elementos transversales de tal forma que pone gravemente en peligro la seguridad vial.			X
			d) Corrosión excesiva de los puntos de sujeción en carrocerías integrales.		X	
			Estabilidad alterada.			X
6.2.3	Puertas y manillas.	Inspección visual.	a) Una puerta no se abre o no se cierra adecuadamente.		X	
			b) Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas correderas).		X	
			Alguna puerta puede abrirse de improviso o no se mantiene cerrada (puertas no correderas).			X
			c) Puerta, bisagras, manillas o montante, deteriorados.	X		
			Puerta, bisagras, goznes, manillas o montante, ausentes o sueltos.		X	
6.2.4	Suelo.	Inspección visual.	Suelo flojo o muy deteriorado.		X	
			Estabilidad insuficiente.			X
6.2.5	Asiento del conductor.	Inspección visual.	a) Asiento con estructura defectuosa.		X	
			Asiento suelto.			X
			b) El mecanismo de ajuste no funciona correctamente.		X	
			Asiento móvil o no puede fijarse el respaldo.			X
6.2.6	Los demás asientos.	Inspección visual.	a) Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos auxiliares).	X		
			Asientos en estado defectuoso o flojos (elementos principales).		X	
			b) Asientos no montados de forma reglamentaria[1].	X		
			Se supera el número de asientos permitido; su posición no cumple los requisitos.		X	
6.2.7	Controles de conducción.	Inspección visual y funcionamiento.	Algún mando necesario para la conducción segura del vehículo no funciona correctamente.		X	
			Funcionamiento seguro afectado.			X
6.2.8	Escalones de acceso a la cabina.	Inspección visual.	a) Peldaño o apoyo de pie inseguro.	X		
			Estabilidad insuficiente.		X	
			b) Peldaño o apoyo en un estado que hace probables las lesiones a los usuarios.		X	
6.2.9	Otros equipos y accesorios interiores y exteriores.	Inspección visual.	a) Sujeción incorrecta de otros equipos o accesorios.		X	
			b) Otros equipos o accesorios no conformes con los requisitos[1].	X		
			Los elementos montados pueden provocar lesiones; afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
			c) Equipo hidráulico con fugas.	X		
			Pérdidas cuantiosas de materiales peligrosos.		X	
6.2.10	Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras.	Inspección visual.	a) Inexistentes, sueltos o con mucha corrosión.	X		
			Pueden provocar lesiones; pueden desprenderse.		X	
			b) Insuficiente separación de la rueda (antiproyección).	X		
			Insuficiente separación de la rueda (guardabarros).		X	
			c) No conformes con los requisitos[1].	X		
			Cobertura insuficiente de la banda de rodamiento.		X	
7.	Equipos diversos.					
7.1	Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción.					
7.1.1	Fijación de cinturones de seguridad/ hebillas.	Inspección visual.	a) Punto de anclaje muy deteriorado.		X	
			Afecta a la estabilidad.			X
			b) Anclaje suelto.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
7.1.2	Estado de cinturones de seguridad/ hebillas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Cinturón de seguridad obligatorio inexistente.		X	
			b) Cinturón de seguridad dañado.	X		
			Corte o señales de deformación.		X	
			c) Cinturón de seguridad no conforme con los requisitos[1].		X	
			d) Hebilla de cinturón de seguridad dañada o de funcionamiento incorrecto.		X	
			e) Retractor de cinturón de seguridad dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
7.1.3	Limitador de carga de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Limitador de carga claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
			b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.4	Pretensores de los cinturones de seguridad.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Pretensor claramente ausente o no adecuado para el vehículo.		X	
			b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.1.5	Airbag.	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Airbags ausentes de manera evidente o no adecuados para el vehículo.		X	
			b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
			c) Airbag que claramente no funciona.		X	
7.1.6	Sistemas SRS.	Inspección visual del indicador de anomalías (MIL) o utilización de la interfaz electrónica.	a) El indicador de anomalías (MIL) del SRS indica algún fallo del sistema.		X	
			b) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
7.2	Extintor (X) [2].	Inspección visual.	a) Falta.		X	
			b) No conformes con los requisitos[1].	X		
			Si es obligatorio (por ejemplo taxis, autobuses, autocares, etc.).		X	
7.3	Cerraduras y dispositivos antirrobo.	Inspección visual y funcionamiento.	a) El dispositivo que impide la conducción del vehículo no funciona.	X		
			b) Defectuoso.		X	
			Bloqueo o inmovilización imprevistos.			X
7.4	Triángulo de señalización de peligro (cuando sea obligatorio) (X) [2].	Inspección visual.	a) No existe o está incompleto.	X		
			b) No conformes con los requisitos[1].	X		
7.5	Botiquín de urgencia (cuando sea obligatorio) (X) [2].	Inspección visual.	Ausente, incompleto o no conforme con los requisitos[1].	X		
7.6	Calzos de rueda (cuñas) (cuando sean obligatorios) (X) [2].	Inspección visual.	Faltan o están en mal estado, estabilidad o dimensión insuficientes.		X	
7.7	Dispositivo productor de señales acústicas.	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funciona adecuadamente.	X		
			No funciona.		X	
			b) Accionamiento inseguro.	X		
			c) No conformes con los requisitos [1].	X		
			El sonido emitido podría confundirse con sirenas oficiales.		X	
7.8	Velocímetro.	Inspección visual o comprobación de su funcionamiento durante la prueba en carretera o por medios electrónicos.	a) No instalado conforme a los requisitos [1].	X		
			Falta (si es obligatorio).		X	
			b) Funcionamiento alterado.	X		
			Totalmente inoperante.		X	
			c) Sin iluminación suficiente.	X		
			Sin ninguna iluminación.		X	
7.9	Tacógrafo (si está montado/si es obligatorio).	Inspección visual.	a) No instalado conforme a los requisitos [1].		X	
			b) Inoperante.		X	
			c) Precintos defectuosos o inexistentes.		X	
			d) Placa de instalación inexistente, ilegible o caducada.		X	
			e) Manipulación evidente.		X	
			f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.10	Dispositivo limitador de velocidad (si está montado/si es obligatorio) (+ E).	Inspección visual y de su funcionamiento si el equipo está disponible.	a) No instalado conforme a los requisitos [1].		X	
			b) Claramente inoperante.		X	
			c) Velocidad fijada incorrecta (si se comprueba).		X	
			d) Placa de calibrado inexistente, ilegible o pasada de fecha.		X	
			e) Placa inexistente o ilegible.		X	
			f) Tamaño de los neumáticos no compatible con los parámetros de calibración.		X	
7.11	Cuentakilómetros (si está disponible) (X)[2].	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Claramente manipulado (fraude) para reducir o falsear el kilometraje registrado de un vehículo.		X	
			b) Claramente fuera de servicio.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
7.12	Control electrónico de estabilidad (ESC) si está montado/si es obligatorio (X)[2]	Inspección visual o utilización de la interfaz electrónica.	a) Sensores de velocidad de rueda inexistentes o dañados.		X	
			b) Conexiones dañadas.		X	
			c) Otros componentes inexistentes o dañados.		X	
			d) Interruptor dañado o de funcionamiento incorrecto.		X	
			e) El indicador de anomalías fallo del sistema (MIL) del ESC indica algún fallo.		X	
			f) El sistema indica una anomalía a través de la interfaz electrónica del vehículo.		X	
8.	Emisiones contaminantes.					
8.1	Ruido.					
8.1.1	Sistema de supresión del ruido (+ E).	Evaluación subjetiva (a menos que el inspector considere que el nivel de ruido puede estar en el límite, en cuyo caso se puede realizar una medición del ruido emitido por un vehículo en reposo empleando un sonómetro).	a) Niveles de ruido superiores a los permitidos en los requisitos[1].		X	
			b) Algún componente del sistema de supresión de ruido está flojo, dañado, incorrectamente instalado, ausente o claramente modificado de forma que afecta negativamente a los niveles de ruido.		X	
			Riesgo muy grave de desprendimiento.			X
8.2	Emisiones de gases de escape.					
8.2.1	Emisiones de motor de encendido por chispa.					
8.2.1.1	Equipo de control de las emisiones de gases de escape.	Inspección visual.	a) Equipo de control de emisiones montado por el fabricante ausente, modificado o claramente defectuoso.		X	
			b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.		X	
			c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.			
8.2.1.2	Emisiones gaseosas (E).	– Para los vehículos hasta las categorías Euro 5 y Euro V (7): Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos[1] o lectura del DAB Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos. – Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI (8): Medición con un analizador de gases de escape con arreglo a los requisitos[1] o lectura del DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos[1]. Mediciones no aplicables a los motores de dos tiempos. Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.	a) Las emisiones gaseosas superan los niveles específicos dados por el fabricante.		X	
			b) o, si no consta tal información, las emisiones de CO superan: i) en el caso de vehículos no controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, – 4,5 %, o – 3,5 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos [1]; ii) en el caso de vehículos controlados por un sistema avanzado de control de emisiones, – con el motor al ralentí, 0,5 %, – con el motor al ralentí acelerado 0,3 %, o – con el motor al ralentí, 0,3 % (7), – con el motor al ralentí acelerado 0,2 %, según la fecha de la primera matriculación o circulación precisada en los requisitos[1].		X	
			c) Coeficiente lambda superior a 1 ± 0,03 o no conforme con la especificación del fabricante.		X	
			d) La lectura del DAB indica una falta de conformidad significativa.		X	
			e) La medición realizada por los sensores remotos indica una falta de conformidad significativa.		X	
8.2.2	Emisiones de motores de encendido por compresión.					
8.2.2.1	Equipo de control de la emisión de gases de escape.	Inspección visual.	a) Ausencia o funcionamiento claramente defectuoso del equipo de control de emisiones instalado por el fabricante.		X	
			b) Pérdidas que podrían afectar significativamente la medición de las emisiones.		X	
			c) El indicador de anomalías (MIL) no sigue la secuencia adecuada.		X	
			d) Reactivo insuficiente, en su caso.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
8.2.2.2	Opacidad. Los vehículos matriculados o puestos en circulación antes del 1 de enero de 1980 están exentos de este requisito.	– Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 5 y Euro V (9): Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB. Los ensayos de emisiones del tubo de escape deben ser el método por defecto para la evaluación de emisiones de gases de escape. Sobre la base de una evaluación de la equivalencia, teniendo en cuenta la legislación pertinente en materia de homologación, los Estados miembros podrán autorizar el recurso a los DAB con arreglo a las recomendaciones del fabricante y otros requisitos.	a) Para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos[1], la opacidad supera el nivel registrado en la placa del fabricante colocada en el vehículo.		X	
		– Para los vehículos hasta las categorías de emisiones Euro 6 y Euro VI (8): Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión) o lectura del DAB según las recomendaciones del fabricante y otros requisitos[1].				
		Preacondicionamiento del vehículo: 1. Los vehículos podrán ser sometidos a ensayo sin preacondicionamiento, aunque por razones de seguridad debe comprobarse que el motor esté caliente y en condiciones mecánicas satisfactorias;	b) Cuando no se disponga de esta información o cuando los requisitos[1] no permitan la utilización de valores de referencia, – en motores de aspiración natural: 2,5 m^{-1}, – en motores de turbocompresión: 3,0 m^{-1}, o, tratándose de vehículos comprendidos en los requisitos[1] o matriculados o puestos en circulación por primera vez después de la fecha especificada en los requisitos[1], 1,5 m^{-1} (10), o 0,7 m^{-1} (11).		X	
		2. Requisitos previos: i) El motor deberá estar completamente caliente; por ejemplo, la temperatura del aceite del motor medida mediante sonda introducida en el tubo de la varilla de nivel de aceite debe ser como mínimo de 80 °C, o la temperatura normal de funcionamiento si es inferior, o la temperatura del cárter del motor medida por el nivel de radiación infrarroja que debe ser como mínimo equivalente. Si, debido a la configuración del vehículo, tal medición es impracticable, la temperatura normal de funcionamiento del motor podrá ser determinada por otros medios; por ejemplo, mediante el funcionamiento del ventilador del motor. ii) El tubo de escape deberá ser purgado mediante un mínimo de tres ciclos de aceleración en vacío o con un método equivalente.			X	
		Procedimiento de ensayo. 1. El motor, y cualquier turbocompresor incorporado, debe estar al ralentí antes de que comience cada ciclo de aceleración en vacío. En el caso de los motores diésel de gran potencia, esto significa esperar al menos 10 segundos después de soltar el acelerador.	c) Mediciones mediante sensores remotos muestran un incumplimiento importante.		X	
		2. Para comenzar cada ciclo de aceleración en vacío, el acelerador debe apretarse a fondo con rapidez y continuidad (en menos de 1 segundo), aunque no con violencia, a fin de obtener el máximo paso de la bomba de inyección.				
		3. Durante cada ciclo de aceleración en vacío, el motor debe alcanzar la velocidad de desconexión o, en los vehículos de transmisión automática, la velocidad especificada por el fabricante o, de no disponerse de tal información, 2/3 de la velocidad de desconexión antes de soltar el acelerador. Esto puede comprobarse, por ejemplo, controlando la velocidad del motor o dejando pasar un tiempo suficiente entre el momento en que se aprieta inicialmente el acelerador y el momento en que se suelta, que en los vehículos de las categorías M_2, M_3, N_2 y N_3, debe ser, de al menos, 2 segundos.				

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
		4. Los vehículos serán rechazados únicamente en el caso de que la media aritmética de al menos tres ciclos de aceleración en vacío sea superior al valor límite. Para efectuar tal cálculo, se podrá no tener en cuenta toda medición que se desvíe sustancialmente de la media medida o el resultado de cualquier cálculo estadístico que tenga en cuenta la dispersión de las medidas. Los Estados miembros podrán limitar el número de ciclos de ensayo.				
		5. Para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden rechazar los vehículos que hayan dado medidas considerablemente superiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o después de los ciclos de purga. Igualmente para evitar pruebas innecesarias, los Estados miembros pueden aprobar los vehículos que hayan presentado valores sustancialmente inferiores a los valores límite después de menos de tres ciclos de aceleración en vacío o tras los ciclos de purga.				
		Como alternativa, realización de mediciones mediante sensores remotos, confirmadas por métodos aprobados de control.				
8.4	Otros elementos relacionados con el medio ambiente.					
8.4.1	Fugas de líquidos.		Cualquier fuga de líquido, distinto del agua, que pueda dañar el medio ambiente o plantear un riesgo de seguridad para otros usuarios de la vía pública.		X	
			Goteo continuo que suponga un riesgo muy grave.			X
9.	Pruebas suplementarias para los vehículos que transportan personas, de las categorías M_2, M_3.					
9.1	Puertas.					
9.1.1	Puertas de entrada y salida.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
			b) Estado deteriorado.	X		
			Puede provocar lesiones.		X	
			c) Mando de emergencia defectuoso.		X	
			d) Mando a distancia de las puertas o los dispositivos de aviso defectuoso.		X	
9.1.2	Salidas de emergencia.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Funcionamiento defectuoso.		X	
			b) Rótulos de salidas de emergencia ilegibles.	X		
			Rótulos de salidas de emergencia ausentes.		X	
			c) Ausencia de martillo para romper vidrio.	X		
			d) Acceso bloqueado.		X	
9.2	Sistemas antivaho y antihielo (X)[2].	Inspección visual y funcionamiento.	a) No funcionan correctamente.	X		
			Afectan a la seguridad del funcionamiento del vehículo.		X	
			b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros.		X	
			Peligro para la salud de las personas a bordo.			X
			c) Deshielo defectuoso (si es obligatorio).		X	
9.3	Sistemas de ventilación y calefacción (X)[2].	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.	X		
			Riesgo para la salud de las personas a bordo.		X	
			b) Emisión de gases tóxicos o de escape dentro del habitáculo del conductor o los pasajeros.		X	
			Peligro para la salud de las personas a bordo.			X
9.4	Asientos.					
9.4.1	Asientos de pasajeros (incluidos los asientos para acompañantes y los sistemas de retención infantil cuando corresponda).	Inspección visual.	Los asientos plegables (si se permiten) no funcionan automáticamente.	X		
			Bloquean la salida de emergencia.		X	
9.4.2	Asiento del conductor (requisitos adicionales).	Inspección visual.	a) Dispositivos especiales defectuosos tales como protección antideslumbrante (parasol).	X		
			Campo de visión impedido.		X	
			b) Protección para el conductor suelta.	X		
			Puede provocar lesiones.		X	
9.5	Dispositivos de alumbrado interior y navegación (X)[2].	Inspección visual y funcionamiento.	Dispositivo defectuoso.	X		
			Totalmente inoperante.		X	

Elemento		Método	Causas de rechazo	Evaluación de las deficiencias		
				Leve	Grave	Peligrosa
9.6	Pasarelas, zonas de permanencia en pie.	Inspección visual.	a) Piso inseguro.		X	
			Afecta a la estabilidad.			X
			b) Estribos y asideros defectuosos.	X		
			Mal sujeto o inutilizable.		X	
9.7	Escalas y peldaños.	Inspección visual y funcionamiento (cuando corresponda).	a) Estado deteriorado.	X		
			Estado dañado.		X	
			Afecta a la estabilidad.			X
			b) Los peldaños retráctiles no funcionan correctamente.		X	
9.8	Sistema de comunicación con los pasajeros (X)[2].	Inspección visual y funcionamiento.	Sistema defectuoso.	X		
			Totalmente inoperante.		X	
9.9	Letreros (X)[2].	Inspección visual.	a) Letrero inexistente, erróneo o ilegible.	X		
			Información falsa.		X	
9.10	Requisitos relativos al transporte de niños (X)[2].					
9.10.1	Puertas.	Inspección visual.	Protección de puertas no conforme con los requisitos[1] relativos a esta forma de transporte.		X	
9.10.2	Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes.	X		
9.11.	Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida (X) [2].					
9.11.1	Puertas, rampas y elevadores.	Inspección visual y funcionamiento.	a) Funcionamiento defectuoso.	X		
			Afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
			b) Estado deteriorado.	X		
			Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.		X	
			c) Mando(s) defectuoso(s).	X		
			Afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
			d) Dispositivo(s) de aviso defectuoso(s).	X		
			No funciona.		X	
9.11.2	Sistema de retención de silla de ruedas.	Inspección visual y mediante funcionamiento si es posible.	a) Funcionamiento defectuoso.	X		
			Afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
			b) Estado deteriorado.	X		
			Afecta a la estabilidad; puede provocar lesiones.		X	
			c) Mando(s) defectuoso(s).	X		
			Afecta a la seguridad del funcionamiento.		X	
9.11.3	Señalización y equipos especiales.	Inspección visual.	Señalización o equipos especiales inexistentes.		X	

(1) El porcentaje de la eficiencia de frenado se calcula dividiendo el esfuerzo total de frenado que se alcanza cuando se usa el freno por el peso del vehículo o, en el caso de un semirremolque, por la suma de las cargas del eje y se multiplica el resultado por 100.

(2) Las categorías de vehículos que están excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva figuran en el cuadro a título orientativo.

(3) 48 % para vehículos que no dispongan de ABS o sin homologación de tipo antes del 1 de octubre de 1991.

(4) 45 % para vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha especificada en los requisitos (de ambas fechas, la que sea posterior).

(5) 43 % para los semirremolques y remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o a partir de la fecha especificada en los requisitos, tomándose la fecha posterior.

(6) 2,2 m/s2 en el caso de los vehículos N1, N2 y N3.

(7) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/EEC, al Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.

(8) Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 2 (Euro 6) y al Reglamento (CE) no 595/2009 (Euro VI).

(9) Homologados con arreglo a la Directiva 70/220/CEE, al Reglamento (CE) n.º 715/2007, anexo I, cuadro 1 (Euro 5), a la Directiva 88/77/CEE y a la Directiva 2005/55/CE.

(10) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en la fila B del punto 5.3.1.4 del anexo I de la Directiva 70/220/CEE; fila B1, B2 o C del punto 6.2.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE, o bien matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de julio de 2008.

(11) Homologados con arreglo a los valores límite indicados en el anexo I, cuadro 2 (Euro 6), del Reglamento (CE) n.º 715/2007. Homologados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI).

Notas explicativas:

[1] Los «requisitos» son los fijados por la homologación en la fecha en que esta se produjo, o en la primera matriculación o primera puesta en circulación, así como por las normas sobre instalaciones a posteriori o por la legislación nacional del país de matriculación. Estas causas de rechazo serán aplicables únicamente cuando se haya comprobado el cumplimiento de los requisitos.

[2] (X) Identifica aquellos elementos que están relacionados con el estado del vehículo y su aptitud para circular pero que no se consideran esenciales en una inspección técnica de vehículos.

[3] Modificación peligrosa significa aquella modificación que afecta negativamente a la seguridad vial del vehículo o tiene un efecto desproporcionado o adverso en el medio ambiente. E Se requiere la utilización de equipos para inspeccionar este elemento.

ANEXO III

Sujección de la carga

I. Principios aplicables a la sujeción de la carga

1. La sujeción de la carga soportará las siguientes fuerzas generadas por la aceleración/deceleración del vehículo:

– en el sentido de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,8, y
– en sentido lateral: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
– en sentido contrario al de marcha: el peso de la carga multiplicado por 0,5, y
– en general debe impedir la inclinación longitudinal o transversal de la carga.

2. Para el reparto de la carga se tendrán en cuenta las cargas máximas de eje autorizadas así como las cargas mínimas de eje necesarias dentro de los límites de la masa máxima autorizada del vehículo, en consonancia con la legislación sobre pesos y dimensiones de vehículos.

3. A la hora de sujetar la carga, se tendrán en cuenta los requisitos de resistencia de algunos componentes de los vehículos como los puntos de amarre frontales, laterales, traseros, teleros cuando se utilicen para tal fin.

4. Podrá utilizarse uno o varios de los siguientes métodos de retención para sujetar la carga:

– enganche,
– inmovilización (local/general),
– amarre directo,
– amarre superior.

5. Normas aplicables:

Norma	Asunto
– EN 12195-1	Cálculo de las fuerzas de amarre.
– EN 12640	Puntos de amarre.
– EN 12642	Resistencia de la estructura de la carrocería de los vehículos.
– EN 12195-2	Cinchas de amarre de fibras sintéticas.
– EN 12195-3	Cadenas de amarre.
– EN 12195-4	Cables de acero de amarre.
– ISO 1161, ISO 1496	Contenedor ISO.
– EN 283	Cajas móviles.
– EN 12641	Lonas.
– EUMOS 40511	Postes-Teleros.
– EUMOS 40509	Empaquetado para transporte.

II. Inspección de la sujeción de la carga.

1. Clasificación de las deficiencias.

Las deficiencias se clasificarán en una de las categorías siguientes:

• Deficiencia leve: Se habla de deficiencia menor cuando la carga está sujeta correctamente pero cabría formular recomendaciones en materia de seguridad.

• Deficiencia grave: Se habla de deficiencia grave cuando la carga no ha sido sujeta suficientemente y cabe la posibilidad de un desplazamiento o vuelco significativo de la carga o de partes de la misma.

• Deficiencia peligrosa: Se habla de deficiencia peligrosa si se pone en peligro directo la seguridad del tráfico debido al riesgo de pérdida de la carga o de partes de la misma, por un peligro derivado directamente de la carga o por la puesta en peligro inmediata de personas.

Si se observan varias deficiencias, el transporte se clasificará en el grupo de deficiencias más alto. En caso de observarse varias deficiencias, dado que cabe esperar que el efecto combinado de las mismas las refuerce, el transporte se clasificará en el nivel de deficiencia superior.

2. Métodos de inspección.

El método de inspección consiste en una evaluación visual de que se usa correctamente el número necesario de medidas adecuadas para sujetar la carga o la medida de las fuerzas de tensión, el cálculo de la eficiencia de la sujeción y la verificación de los certificados, en su caso.

3. Evaluación de las deficiencias.

En el cuadro 1 se presentan las normas que pueden aplicarse durante una inspección de sujeción de la carga para determinar si el estado del transporte es aceptable.

La categoría de las deficiencias se determinará con arreglo a la clasificación que se establece en el punto 1 de este capítulo, caso por caso.

Los valores que aparecen en el siguiente cuadro se ofrecen a título indicativo como directrices para determinar la categoría de una deficiencia determinada en función de las circunstancias concretas, dependiendo en particular de la naturaleza de la carga y de la discreción del inspector.

Para el transporte incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 95/50/CE del Consejo (1), se pueden aplicar requisitos más específicos.

(1) Directiva 95/50/CE, del Consejo, de 6 de octubre de 1995, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (DO L 249 de 17.10.1995, p. 35).

Cuadro 1

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
A	El empaquetado para transporte no permite una sujeción adecuada de la carga.	A discreción del inspector.		
B	Una o más unidades de la carga no están colocadas correctamente.	A discreción del inspector.		
C	El vehículo no es adecuado para la carga que se transporta (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10).	A discreción del inspector.		
D	Defectos manifiestos de la superestructura del vehículo (deficiencia distinta de las enumeradas en el punto 10).	A discreción del inspector.		
10	Idoneidad del vehículo.			
10.1	Pared frontal (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.1.1	Parte oxidada o deformada.		x	
	Parte fisurada que pone en peligro la integridad del compartimento de carga.			x
10.1.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.2	Paredes laterales (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.2.1	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan.			x
10.2.2	Resistencia insuficiente del soporte (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.2.3	Mal estado de los paneles de las paredes laterales.		x	
	Parte fisurada.			x
10.3	Pared posterior (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.3.1	Parte oxidada o deformada; mal estado de bisagras o cerraduras.		x	
	Parte fisurada; faltan bisagras o cerraduras, o no funcionan.			x
10.3.2	Resistencia insuficiente (certificado o etiqueta si procede).		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.4	Teleros (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.4.1	Parte oxidada o deformada, o amarre insuficiente al vehículo.		x	
	Parte fisurada; amarre al vehículo inestable.			x
10.4.2	Mala resistencia o diseño.		x	
	Altura insuficiente en relación con la carga transportada.			x
10.5	Puntos de amarre (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.5.1	Mal estado o diseño.		x	
	No pueden soportar las fuerzas de amarre necesarias.			x
10.5.2	Número insuficiente.		x	
	Número insuficiente para soportar las fuerzas de amarre necesarias.			x
10.6	Estructuras especiales exigidas (si se utilizan para la sujeción de la carga).			
10.6.1	Mal estado, dañado.		x	
	Parte fisurada; no apta para soportar la fuerza de retención.			x
10.6.2	No apta para la carga transportada.		x	
	Ausente.			x

Elemento	Deficiencias	Evaluación de la deficiencia		
		Leve	Grave	Peligrosa
10.7	Suelo (si se utiliza para la sujeción de la carga).			
10.7.1	Mal estado, dañado.		x	
	Parte fisurada; No apto para soportar carga.			x
10.7.2	Límite de carga insuficiente.		x	
	No apto para soportar carga.			x
20	Cierre, bloqueo y amarre directo.			
20.1	Amarre director de la carga (bloqueo).			
20.1.1	Demasiada distancia entre la carga y la parte frontal:			
20.1.1.1	Demasiada distancia con la pared frontal si se utiliza para la sujeción directa de la carga.		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.1.2	Demasiada distancia con las paredes laterales si se utilizan para la sujeción directa de la carga.		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.1.3	Demasiada distancia con la pared posterior si se utiliza para la sujeción directa de la carga.		x	
	Más de 15 cm y riesgo de atravesar la pared.			x
20.1.2	Dispositivos de sujeción, como raíles de amarre, vigas de bloqueo, tablillas y cuñas en las paredes frontal, laterales y posterior.			
20.1.2.1	Fijación al vehículo inadecuada.	x		
	Fijación insuficiente.		x	
	No aptos para soportar las fuerzas de retención, flojos.			x
20.1.2.2	Sujeción inadecuada.	x		
	Sujeción insuficiente.		x	
	Totalmente ineficaces.			x
20.1.2.3	Equipo de sujeción poco adaptado.		x	
	Equipo de sujeción totalmente inadecuado.			x
20.1.2.4.	Método escogido para la sujeción del embalaje: subóptimo.		x	
	Método elegido totalmente inadecuado.			x
20.1.3	Sujeción directa con redes y lonas.			
20.1.3.1	Estado de las redes y de las lonas (falta la etiqueta/están dañadas pero pueden servir).	x		
	Dispositivos de retención de la carga dañados.		x	
	Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso.			x
20.1.3.2	Resistencia insuficiente de las redes y lonas.		x	
	Capacidad inferior a dos tercios de las fuerzas de retención requeridas.			x
20.1.3.3	Fijación insuficiente de las redes y lonas.		x	
	Fijación con una capacidad menor para soportar dos tercios de las fuerzas de retención requeridas.			x
20.1.3.4	Adecuación insuficiente de las redes y lonas para la sujeción de la carga.		x	
	Totalmente inadecuadas.			x
20.1.4	Separación y relleno de las unidades de carga o de los espacios libres.			
20.1.4.1	Inadecuación de la unidad de separación y relleno.		x	
	Separación o espacios libres demasiado amplios.			x
20.1.5	Amarre directo (horizontal, transversal, diagonal, con bucles o resortes).			
20.1.5.1	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
20.2	Sujeción por fricción.			
20.2.1	Alcance de las fuerzas de sujeción requeridas.			
20.2.1.1	Las fuerzas de sujeción requeridas son inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
20.3	Dispositivos de retención de la carga utilizados.			
20.3.1	Inadecuación de los dispositivos de retención de la carga.		x	
	Dispositivo totalmente inadecuado.			x
20.3.2	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque)/está dañada pero el dispositivo funciona adecuadamente.	x		
	Falta la etiqueta (por ejemplo placa/remolque)/está dañada y el dispositivo está muy deteriorado.		x	
20.3.3	Dispositivos de retención de la carga dañados.		x	
	Dispositivos de retención de carga muy deteriorados y que no son ya apropiados para el uso.			x
20.3.4	Tornos de amarre utilizados de forma incorrecta.		x	
	Tornos de amarre defectuosos.			x
20.3.5	Uso incorrecto de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo falta de protección de las aristas).		x	
	Uso defectuoso de los dispositivos de retención de la carga (por ejemplo nudos).			x
20.3.6	Fijación de los dispositivos de retención de la carga inadecuada.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
20.4	Equipo adicional (por ejemplo alfombras antideslizantes, protectores de aristas, ríeles).			
20.4.1	Se emplea un equipo inadecuado.	x		
	Se emplea un equipo incorrecto o defectuoso.		x	
	Se emplea un equipo totalmente inadecuado.			x
20.5	Transporte de productos a granel, ligeros y sueltos.			
20.5.1	Productos a granel que vuelan al circular el vehículo y que pueden distraer a otros vehículos.		x	
	Supone un peligro para los demás vehículos.			x
20.5.2.	Productos a granel mal sujetos.		x	
	Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos.			x
20.5.3	Productos ligeros sin cubrir.		x	
	Pérdida de la carga que supone un peligro para los demás vehículos.			x
20.6	Transporte de trozas.			
20.6.1	Pérdida parcial del producto transportado (troncos).			x
20.6.2	Fuerzas de sujeción de la unidad de carga inadecuadas.		x	
	Inferiores a dos tercios de la fuerza requerida.			x
30	Carga totalmente suelta.			x

ANEXO IV

Modelo del Informe de Inspección Técnica en Carretera más minuciosa con una lista de los puntos objeto de control

(Anverso)

1. Lugar de la inspección técnica en carretera .....
2. Fecha .....
3. Hora .....
4. Signo distintivo del país y número de matrícula del vehículo .....
5. Identificación del vehículo NIV .....
6. Categoría del vehículo:

(a)	N_2[a] (3,5-12 toneladas).	☐
(b)	N_3[a] (más de 12 toneladas).	☐
(c)	O_3[a] (3,5-10 toneladas).	☐
(d)	O_4[a] (más de 10 toneladas).	☐
(e)	M_2[a] (> 9 plazas[b], hasta 5 toneladas).	☐
(f)	M_3[a] (> 9 plazas[b], más de 5 toneladas).	☐
(g)	T1b.	☐
(h)	T2b.	☐
(i)	T3b.	☐
(j)	T4.1b.	☐
(k)	T4.2b.	☐
(l)	T4.3b.	☐
(m)	Otras categorías de vehículos (especifíquense).	☐

7. Lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección.
8. Empresa que efectúa transporte.

a) Nombre y dirección .....

.....

b) Número de licencia comunitaria[c] [Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 y n.º 1073/2009]:

.....

9. Nombre del conductor .....
10. Elementos controlados

		Controlado[d]	Rechazado[e]
0)	Identificación[f].		
1)	Dispositivos de frenado[f].	☐	☐
2)	Dirección[f].	☐	☐
3)	Visibilidad[f].	☐	☐
4)	Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico[f].	☐	☐
5)	Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión[f].	☐	☐
6)	Chasis y elementos acoplados al chasis[f].	☐	☐
7)	Equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad[f].	☐	☐
8)	Emisiones contaminantes, incluidas las emisiones y el derrame de combustible o aceite[f].	☐	☐
9)	Inspecciones adicionales para los vehículos de las categorías M_2 y M_3[f].	☐	☐
10)	Sujeción de la carga[f].	☐	☐

11. Resultados de la inspección:

Aprobado. ☐
Rechazado. ☐
Prohibición o restricción de la utilización del vehículo, que presenta deficiencias peligrosas. ☐

12. Varios/observaciones .....
13. Autoridad/funcionario o inspector que ha efectuado la inspección:

Firma:

Autoridad competente/funcionario o inspector Conductor

....

Notas:

a) Categorías de vehículos con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2014/47/UE.

b) Número de asientos, incluido el del conductor (punto S.1 del certificado de matrícula).

c) Número de asientos, incluido el del conductor (punto S.1 del certificado de matrícula).

c) Si se dispone de ella.

d) «Controlado» significa que han inspeccionado al menos uno o varios elementos de los puntos recogidos en los anexos II o III de la Directiva 2014/47/UE, de este grupo y no se ha encontrado ninguna deficiencia o sólo alguna leve.

e) Los elementos rechazados que presentan deficiencias graves o peligrosas se indican en el reverso.

f) Métodos para inspeccionar y evaluar las deficiencias con arreglo a los anexos II o III de la Directiva 2014/47/UE.

(Reverso)

0.	**Identificación del vehículo:**
0.1	Placas de matrícula.
0.2	Número de serie o de identificación o del chasis del vehículo.
1.	**Dispositivos de frenado:**
1.1	Estado mecánico y funcionamiento.
1.1.1	Vástago del pedal de freno.
1.1.2	Estado y carrera del pedal de dispositivo de frenado.
1.1.3	Bomba de vacío o compresor y depósitos.
1.1.4	Indicador de baja presión o manómetro.
1.1.5	Válvula de regulación del freno de mano.
1.1.6	Freno de estacionamiento, regulación de la palanca trinquete del freno de estacionamiento, freno electrónico de estacionamiento.
1.1.7	Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores).
1.1.8	Acoplamiento de los frenos de remolque (eléctricos o neumáticos).
1.1.9	Acumulador o depósito de presión.
1.1.10	Asistencia de frenado, cilindro de mando (sistemas hidráulicos).
1.1.11	Tubos rígidos de los frenos.
1.1.12	Tubos flexibles de los frenos.
1.1.13	Guarniciones para frenos.
1.1.14	Tambores y discos de los frenos.
1.1.15	Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones.
1.1.16	Acondicionadores de los frenos (incluidos los frenos de muelle o los cilindros hidráulicos de frenado).
1.1.17	Válvula sensora de carga.
1.1.18	Ajustadores de tensión automática e indicadores.
1.1.19	Sistema de deceleración (si está instalado o se exige).
1.1.20	Funcionamiento automático de los frenos de remolque.
1.1.21	Sistema completo de frenado.
1.1.22	Conexiones para control.
1.1.23	Freno de inercia.
1.2	Rendimiento y eficacia del freno de servicio.
1.2.1	Rendimiento.
1.2.2	Eficacia.

1.3	Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro).
1.3.1	Rendimiento.
1.3.2	Eficacia.
1.4	Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento.
1.4.1	Rendimiento.
1.4.2	Eficacia.
1.5	Rendimiento del sistema de deceleración.
1.6	Sistema antibloqueo de frenos.
1.7	Sistema de frenado electrónico (EBS).
1.8	Líquido de frenos.
2.	**Dirección:**
2.1	Estado mecánico.
2.1.1	Estado del mecanismo de dirección.
2.1.2	Fijación de la caja de dirección.
2.1.3	Estado de la articulación del mecanismo de dirección.
2.1.4	Funcionamiento del mecanismo de la dirección.
2.1.5	Dirección asistida.
2.2	Volante o manillar y columna.
2.2.1	Estado del volante.
2.2.2	Columna y amortiguación de dirección.
2.3	Holgura de la dirección.
2.4	Alineación de las ruedas.
2.5	Plato giratorio del eje del remolque.
2.6	Dirección asistida electrónica (EPS).
3.	**Visibilidad:**
3.1	Campo de visión.
3.2	Estado de las superficies acristaladas.
3.3	Retrovisores.
3.4	Limpiaparabrisas.
3.5	Lavaparabrisas.
3.6	Sistema antivaho.
4.	**Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico:**
4.1	Faros.
4.1.1	Estado y funcionamiento.
4.1.2	Alineamiento.
4.1.3	Conmutación.
4.1.4	Cumplimiento de los requisitos.
4.1.5	Dispositivos niveladores.
4.1.6	Dispositivo limpiafaros.
4.2	Luces de posición delanteras y traseras, luces laterales, luces de gálibo y luces de circulación diurna.
4.2.1	Estado y funcionamiento.
4.2.2	Conmutación.
4.2.3	Cumplimiento de los requisitos.
4.3	Luces de freno.
4.3.1	Estado y funcionamiento.
4.3.2	Conmutación.
4.3.3	Cumplimiento de los requisitos.
4.4	Luces indicadoras de dirección e indicadoras de peligro.
4.4.1	Estado y funcionamiento.
4.4.2	Conmutación.
4.4.3	Cumplimiento de los requisitos.
4.4.4	Cadencia de las pulsaciones.
4.5	Luces antiniebla delanteras y traseras.
4.5.1	Estado y funcionamiento.
4.5.2	Alineamiento.
4.5.3	Conmutación.
4.5.4	Cumplimiento de los requisitos.
4.6	Luz de marcha atrás.
4.6.1	Estado y funcionamiento.
4.6.2	Cumplimiento de los requisitos.
4.6.3	Conmutación.
4.7	Iluminación de la placa trasera de matrícula.
4.7.1	Estado y funcionamiento.
4.7.2	Cumplimiento de los requisitos.
4.8	Catadióptricos, marcas de visibilidad (reflectantes) y placas reflectantes traseras.
4.8.1	Estado.
4.8.2	Cumplimiento de los requisitos.
4.9	Testigos obligatorios del equipo de iluminación.
4.9.1	Estado y funcionamiento.
4.9.2	Cumplimiento de los requisitos.

4.10	Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque.
4.11	Cableado eléctrico.
4.12	Lámparas y catadióptricos no obligatorios.
4.13	Batería(s).
5.	**Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión:**
5.1	Ejes.
5.1.1	Ejes.
5.1.2	Manguetas de eje.
5.1.3	Cojinetes de las ruedas.
5.2	Ruedas y neumáticos.
5.2.1	Cubo de rueda.
5.2.2	Ruedas.
5.2.3	Neumáticos.
5.3	Sistema de suspensión.
5.3.1	Muelles y estabilizadores.
5.3.2	Amortiguadores.
5.3.3	Barras de torsión, radios, horquillas y brazos de suspensión.
5.3.4	Rótulas de suspensión.
5.3.5	Suspensión neumática.
6.	**Chasis y elementos acoplados al chasis:**
6.1	Chasis o bastidor y elementos acoplados.
6.1.1	Estado general.
6.1.2	Tubos de escape y silenciadores.
6.1.3	Depósito y conductos de combustible (incluido el depósito y los conductos de calefacción).
6.1.4	Parachoques, protecciones laterales y dispositivos de protección trasera.
6.1.5	Soporte de la rueda de repuesto.
6.1.6	Dispositivo de acoplamiento y equipo de tracción.
6.1.7	Transmisión.
6.1.8	Anclajes del motor.
6.1.9	Rendimiento del motor.
6.2	Cabina y carrocería.
6.2.1	Estado.
6.2.2	Fijación.
6.2.3	Puertas y manillas.
6.2.4	Suelo.
6.2.5	Asiento del conductor.
6.2.6	Los demás asientos.
6.2.7	Controles de conducción.
6.2.8	Escalones de acceso a la cabina.
6.2.9	Otros equipos y accesorios interiores y exteriores.
6.2.10	Guardabarros (aletas), dispositivos antisalpicaduras.
7.	**Equipos diversos:**
7.1	Cinturones de seguridad/hebillas y sistemas de sujeción.
7.1.1	Fijación de cinturones de seguridad/hebillas.
7.1.2	Estado de cinturones de seguridad/hebillas.
7.1.3	Limitador de carga de los cinturones de seguridad.
7.1.4	Pretensores de los cinturones de seguridad.
7.1.5	Airgab.
7.1.6	Sistemas SRS.
7.2	Extintor.
7.3	Cerraduras y dispositivos antirrobo.
7.4	Triángulo de señalización de peligro.
7.5	Botiquín de urgencia.
7.6	Calzos de rueda (cuñas).
7.7	Dispositivo productor de señales acústicas.
7.8	Velocímetro.
7.9	Tacógrafo.
7.10	Dispositivo limitador de velocidad.
7.11	Cuentakilómetros.
7.12	Control electrónico de estabilidad (ESC).
8.	**Emisiones contaminantes:**
8.1	Sistema de supresión del ruido.
8.2	Emisiones de gases de escape.
8.2.1	Emisiones de motor de encendido por chispa.
8.2.1.1	Equipo de control de las emisiones de gases de escape.
8.2.1.2	Emisiones gaseosas.
8.2.2	Emisiones de motores de encendido por compresión.

8.2.2.1	Equipo de control de las emisiones de gases de escape.
8.2.2.2	Opacidad.
8.4	Otros elementos relacionados con el medio ambiente.
8.4.1	Fugas de líquidos.
9.	**Pruebas suplementarias para los vehículos que transportan personas, de las categorías M_2, M_3:**
9.1	Puertas.
9.1.1	Puertas de entrada y salida.
9.1.2	Salidas de emergencia.
9.2	Sistemas antivaho y antihielo.
9.3	Sistemas de ventilación y calefacción.
9.4	Asientos.
9.4.1	Asientos de pasajeros.
9.4.2	Asiento del conductor.
9.5	Dispositivos de alumbrado interior y navegación.
9.6	Pasarelas, zonas de permanencia en pie.
9.7	Escalas y peldaños.
9.8	Sistema de comunicación con los pasajeros.
9.9	Letreros.
9.10	Requisitos relativos al transporte de niños.
9.10.1	Puertas.
9.10.2	Señalización y equipos especiales.
9.11	Requisitos relativos al transporte de personas con movilidad reducida.
9.11.1	Puertas, rampas y elevadores.
9.11.2	Sistema de retención de silla de ruedas.
9.11.3	Señalización y equipos especiales.

ANEXO V

Modelo armonizado para los informes a la comisión

El modelo armonizado se redactará en formato informático y se remitirá por medios electrónicos mediante programas ofimáticos estándar.

Se entregará:

• un cuadro de síntesis único, y

• para cada país de matriculación de vehículos sometidos a una inspección más minuciosa, un cuadro pormenorizado, por separado, con información sobre las deficiencias controladas y detectadas para cada categoría de vehículo.

Cuadro de síntesis de todas las inspecciones (iniciales y más minuciosas)

Estado miembro informante: por ejemplo Bélgica Período de notificación año [X] a año [X+1]

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
País de matriculación	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Bélgica																		
Bulgaria																		
República Checa																		
Dinamarca																		
Alemania																		
Estonia																		
Irlanda																		
Grecia																		
España																		
Francia																		
Croacia																		
Italia																		
Chipre																		

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
País de matriculación	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Letonia																		
Lituania																		
Luxemburgo																		
Hungría																		
Malta																		
Países Bajos																		
Austria																		
Polonia																		
Portugal																		
Rumanía																		
Eslovenia																		
Eslovaquia																		
Finlandia																		
Suecia																		
Reino Unido																		
Albania																		
Andorra																		

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
País de matriculación	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Armenia																		
Azerbaiyán																		
Bielorrusia																		
Bosnia y Herzegovina																		
Georgia																		
Kazajistán																		
Liechtenstein																		
Mónaco																		
Montenegro																		
Noruega																		
República de Moldavia																		
Federación de Rusia																		
San Marino																		
Serbia																		
Suiza																		
Tayikistán																		
Turquía																		

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (facultativo)		Total	
País de matriculación	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
Turkmenistán																		
Ucrania																		
Uzbekistán																		
Antigua República Yugoslava de Macedonia																		
Otros terceros países (especifíquese)																		

(1) Vehículos no conformes con deficiencias graves o peligrosas de acuerdo con el anexo IV.

Resultados de inspecciones más minuciosas

Estado miembro informante: por ejemplo

Bélgica Nombre del Estado miembro informante

País de matriculación: por ejemplo Bulgaria PERÍODO: de: 01/año [x] a 12/año

[x+1] Nombre del país de matriculación de los vehículos

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes

Pormenores del defecto

	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
(0) Identificación																		
(1) Dispositivos de frenado																		
(2) Dirección																		
(3) Visibilidad																		
(4) Equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico																		
(5) Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión																		

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
(6) Chasis y elementos acoplados al chasis																		
(7) Equipos diversos, incluidos el tacógrafo y el dispositivo de limitación de velocidad																		
(8) Emisiones contaminantes, incluidas las emisiones y el derrame de combustible o aceite																		
(9) Inspecciones adicionales para M_2/M_3																		
(10) Sujeción de la carga																		
Pormenores del defecto (adicional)																		
1.1.1																		
1.1.2																		
…																		
2.1.1																		
2.1.2																		
…																		

Categoría de los vehículos:	N_2		N_3		M_2		M_3		O_3		O_4		T5		Otras categorías (opcional)		Total	
	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes (1)	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes	Número de vehículos inspeccionados	Número de vehículos no conformes
	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado	Controlado	Rechazado
3.1																		
3.2																		
…																		
20.6.2																		
30																		
Número total de rechazos																		

(1) Vehículos no conformes con deficiencias graves o peligrosas de acuerdo con el anexo V.

§ 35

Real Decreto 125/2017, de 24 de febrero, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos de tacógrafos

Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales
«BOE» núm. 48, de 25 de febrero de 2017
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2017-1935

El Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y demás disposiciones aplicables, en su capítulo IV, artículos 22, 23, 24 y 25, establece diversas prescripciones para la instalación, reparación e inspección de tacógrafos, autorización de entidades para la instalación, reparación y revisión periódica de tacógrafos, así como sobre la expedición y uso de tarjetas de taller necesarias para determinadas operaciones a realizar sobre los tacógrafos.

Entre otras prescripciones, el artículo 24 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, establece que los Estados miembros autorizarán, controlarán periódicamente y certificarán a las entidades que realicen instalaciones, comprobaciones, inspecciones y reparaciones de tacógrafos.

A tal fin, los Estados miembros elaborarán y publicarán procedimientos nacionales claros y garantizarán el cumplimiento de unos criterios mínimos de formación del personal, disponibilidad del material necesario para llevar a cabo su cometido y mantenimiento de la buena reputación de dichas entidades, debiendo realizar auditorías sobre la correcta aplicación de los procedimientos establecidos, al menos cada dos años, y otras auditorías técnicas que se extenderán a un mínimo anual del 10% de las entidades autorizadas.

Hasta ahora, la actividad de estas entidades ha estado regulada por el Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos para la instalación, verificación, control e inspección de tacógrafos digitales, y por la Orden IET/1071/2013, de 6 de junio, por la que se regula la autorización de talleres para la instalación, reparación, comprobación y revisión periódica de tacógrafos analógicos.

La importante función que desempeñan los tacógrafos en el ámbito de la seguridad vial hace necesario establecer los requisitos técnicos que deben cumplir los centros técnicos en los cuales se realizarán las operaciones que están recogidas en los artículos 22 y 23 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, de forma que permita a las comunidades autónomas proceder a su autorización. Del mismo modo, también se deben establecer las normas de actuación de dichos centros. En

virtud de todo ello, y en cumplimiento de las obligaciones derivadas del Tratado de adhesión de España a la Unión Europea, así como de lo dispuesto en el artículo 24 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, es preciso dictar las disposiciones nacionales que adapten la legislación española a las previsiones contenidas en el citado reglamento.

Por tanto, este real decreto tiene por objeto el establecimiento de procedimientos nacionales que garanticen el cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por el citado reglamento comunitario, así como la definición de los mecanismos por los que se autorizará, controlará y certificará a los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos que puedan efectuar instalaciones, inspecciones y reparaciones de tacógrafos.

Esta disposición se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.13.ª y 149.1.21.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, y en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Este real decreto ha sido sometido a información de los sectores afectados y se ha consultado a las comunidades autónomas, según lo previsto en el artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y al procedimiento de información de reglamentaciones técnicas y de reglamentos relativos a la sociedad de la información, previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de septiembre, así como en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Economía, Industria y Competitividad, del Interior y de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de febrero de 2017,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de este real decreto es establecer los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos para realizar intervenciones técnicas en tacógrafos.

Artículo 2. *Definiciones.*

1. Son centros técnicos de tacógrafos (en adelante centros técnicos) las entidades que tienen por objeto la ejecución material de las intervenciones técnicas que deban realizarse sobre los tacógrafos y que hayan sido autorizados previamente por el órgano competente en materia de industria del territorio donde estén radicados, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y demás disposiciones aplicables.

2. Por intervención técnica se entiende cualquiera de las operaciones que están definidas en el artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014 y que son las siguientes: instalación, verificación, activación, calibrado o parametrización, inspección o control periódico y reparación.

Las reparaciones a que deban ser sometidos tanto el sensor de movimiento como la unidad instalada en el vehículo de los tacógrafos digitales serán realizadas bajo el control directo de su fabricante o entidad autorizada por éste y cumpliendo los objetivos de seguridad de fabricación.

3. Por tacógrafo se entiende lo establecido en el artículo 2.2.a) del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, esto es, el aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera para visualizar, registrar,

imprimir, almacenar y enviar automática o semi automáticamente datos acerca de la marcha, incluida la velocidad, de dichos vehículos, de conformidad con el artículo 4.3 de ese reglamento europeo, así como determinados períodos de actividad de sus conductores.

4. Por tacógrafo analógico se entiende lo establecido en el artículo 2.2.g) del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, es decir, el tacógrafo que emplea una hoja de registro de conformidad con el mencionado reglamento europeo.

5. Por tacógrafo digital se entiende lo establecido en el artículo 2.2.h) del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, es decir, el tacógrafo que emplea una tarjeta de tacógrafo según la definición de tarjeta de tacógrafo dada en su artículo 2.2.d).

6. Por tarjeta de centro técnico o de centro de ensayo se entenderá una tarjeta de tacógrafo expedida por el órgano competente al personal designado por un centro técnico que identifica a su titular y le permite el ensayo, calibración y activación de tacógrafos y/o transferencia de datos de éstos, de conformidad con la definición dada para tarjeta de taller en el artículo 2.2.k) del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014.

7. Por tacógrafo inteligente se entenderá un tacógrafo digital que cumple lo dispuesto en los artículos 8, 9 y 10 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, de 4 de febrero, así como en el anexo 1C del Reglamento de ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes.

Artículo 3. *Incompatibilidades de los centros técnicos.*

Los socios o el personal del centro técnico no podrán tener participación directa o indirecta en las actividades de transporte por carretera señaladas en los apartados 1º y 3º del artículo 1.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 24 apartado 4 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, sin perjuicio del régimen de incompatibilidad que puedan establecer las comunidades autónomas en el ejercicio de sus competencias.

Igualmente, los centros técnicos no podrán pertenecer a grupos de sociedades, en los que la actividad de alguna de estas se encuadre en las definidas los apartados 1º y 3º del artículo 1.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio. La pertenencia a un grupo se entenderá en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio.

Artículo 4. *Entidades que pueden ser autorizadas como centros técnicos.*

1. Podrán ser autorizadas como centros técnicos las siguientes entidades:

a) Los fabricantes de vehículos, con instalaciones productivas en España, en cuyos vehículos sea necesario instalar tacógrafos digitales.

b) Los fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares, con instalaciones productivas en España, en cuyas carrocerías sea necesario instalar tacógrafos digitales.

c) Los fabricantes de tacógrafos y sus talleres concesionarios.

d) Los talleres de reparación de vehículos de las ramas de actividad mecánica o electricidad.

e) Las estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).

f) Los talleres de reparación de equipos eléctricos.

2. Las anteriores entidades podrán ejercer su actividad como centros técnicos de los siguientes tipos:

a) Tipo I: únicamente para la instalación y/o activación de tacógrafos digitales.

b) Tipo II: para la instalación, activación, verificación y primer calibrado de tacógrafos digitales.

c) Tipo III: para todas las intervenciones técnicas previstas en el artículo 2.2.

d) Tipo IV: para la reparación de tacógrafos analógicos.

e) Tipo V: para la verificación, calibrado o parametrización e inspección o control periódico de tacógrafos.

Artículo 5. *Requisitos generales que deben cumplir los centros técnicos.*

1. Las entidades mencionadas en el artículo 4.1.c), d), e) y f), cuando pretendan ejercer su actividad como centros técnicos, deben estar inscritas en el Registro Integrado Industrial, según lo establecido en el Real Decreto 559/2010, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Integrado Industrial. Las entidades a las que se refiere el artículo 4.1.a) y b) deberán estar inscritas en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas de la autoridad de homologación española previsto en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

2. Además deben cumplir, en cada caso, con los requisitos establecidos en este real decreto; con los requisitos técnicos contenidos en su anexo I y aquellos otros adicionales que pueda establecer la Comunidad Autónoma en la que estén localizados en el ejercicio de sus competencias.

Artículo 6. *Requisitos del personal que realiza las intervenciones técnicas y de su adiestramiento.*

1. Los centros técnicos de los tipos II, III o V para su autorización deben disponer en plantilla, como mínimo, de dos personas: un responsable técnico y un técnico. Los centros técnicos tipo IV deben disponer en plantilla como mínimo de un técnico.

2. Los responsables técnicos deben tener una titulación mínima de técnico en electromecánica de vehículos automóviles o técnico de mantenimiento electromecánico o técnico en electromecánica de maquinaria o equivalentes o experiencia documentada de cinco años en tacógrafos, así como conocimientos de informática a nivel de usuario. Además, deben haber superado un proceso de adiestramiento que incluya la aplicación de la legislación vigente, las especificaciones técnicas del tacógrafo y del sistema operativo.

Los técnicos deben tener una certificación de profesionalidad en mantenimiento de los sistemas eléctricos y electrónicos de vehículos o mantenimiento y montaje mecánico de equipo industrial o equivalentes, o experiencia documentada de tres años en tacógrafos y deben haber superado un proceso de adiestramiento que incluya la aplicación de la legislación vigente y las especificaciones técnicas del tacógrafo.

3. Los centros técnicos de los tipos II, III o V deben asegurar el adiestramiento inicial y su actualización anual tanto del responsable o de los responsables técnicos como de los técnicos en la instalación, activación, verificación, calibrado o parametrización, e inspección o control periódico de tacógrafos (procesos de adiestramiento tipo A).

Los centros técnicos tipo IV deben asegurar el adiestramiento inicial y su actualización bienal de los técnicos en reparación de tacógrafos analógicos (procesos de adiestramiento tipo B).

Únicamente podrán realizar intervenciones técnicas aquellos responsables técnicos y técnicos que tengan el adiestramiento vigente y actualizado.

4. Los procesos de adiestramiento y su actualización periódica se realizarán por algún fabricante de tacógrafos o por cualquier otra entidad que acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto.

Cada proceso de adiestramiento debe someterse a un régimen de comunicación previa al órgano competente en materia de industria donde dicho adiestramiento vaya a tener lugar, por parte de la entidad que la efectúe.

Para poder impartir los procesos de adiestramiento y su actualización periódica, con carácter previo al inicio de sus actividades en esta materia, las entidades que vayan a efectuarla deberán presentar al órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma donde ésta vaya a tener lugar una memoria didáctica sobre los procesos de adiestramiento, adecuación del profesorado a los requisitos de este real decreto, medios didácticos de que dispone, así como cualquier otro requisito que el citado órgano competente pueda establecer.

El personal docente que lleve a cabo el adiestramiento de los responsables técnicos y de los técnicos deberá haber recibido un adiestramiento inicial específico para formadores impartido por un fabricante de tacógrafos y un fabricante de sistemas de control o equipos de calibrado, con una duración mínima total de 60 horas, que les capacite para impartir los contenidos detallados en el anexo I de este real decreto. Dicha formación deberá actualizarse siempre que aparezcan nuevos modelos de tacógrafos respecto de la homologación o se modifique la reglamentación aplicable, y en cualquier caso, al menos cada dos años.

Los docentes que formen parte de los servicios de formación de fabricantes de tacógrafos estarán exentos del anterior adiestramiento inicial y de su actualización siempre y cuando dispongan de una certificación del fabricante de que disponen de conocimientos necesarios y actualizados para impartir los contenidos que se especifican en el mencionado anexo I.

5. Todos los procesos de adiestramiento y sus actualizaciones se realizarán con la presencia física de los trabajadores, en días laborables y con un máximo de 16 asistentes.

Los procesos de adiestramiento tipo A iniciales tendrán una duración mínima de cuatro días, con un mínimo de 30 horas. Los procesos de actualización del adiestramiento tipo A tendrán una duración mínima de dos días, con un mínimo de 14 horas.

Los procesos de adiestramiento tipo B iniciales tendrán una duración mínima de dos días, con un mínimo de 14 horas. Los procesos de actualización del adiestramiento tipo B tendrán una duración mínima de un día, con un mínimo de 7 horas.

6. Tanto el centro técnico como las entidades que imparten los procesos de adiestramiento cumplirán los requisitos del personal y su adiestramiento que les sean aplicables, de los que se establecen en el anexo I.

7. Se reconocerán procesos de adiestramiento y su actualización periódica realizados conforme a las disposiciones nacionales sobre tacógrafos de otros Estados Miembros de la Unión Europea.

8. En todos los casos la administración pública competente podrá solicitar, al que imparte la formación, información y documentación necesaria para evaluar el cumplimiento de lo indicado en este artículo. Cuando se compruebe que no se garantiza el cumplimiento de los requisitos y normas, podrá motivadamente rechazar los certificados de adiestramiento que dicho centro de formación haya emitido, después de haberle invitado a presentar sus observaciones.

9. Como alternativa a lo establecido en los apartados 3, 4, 5 y 6 los centros técnicos tipo II podrán establecer, dentro de sus procedimientos de conformidad de producción en la fabricación de vehículos, programas específicos de adiestramiento y actualización para el personal que ejecute la instalación, activación, verificación y primer calibrado de tacógrafos digitales.

Artículo 7. *Requisitos de los equipos de intervención técnica.*

1. Los centros técnicos de los tipos II, III o V para ser autorizados deben disponer de unos medios y equipos idóneos y adecuados, que les permitan llevar a cabo todas las actividades necesarias relacionadas con los servicios de intervención técnica.

Los centros tipo IV para ser autorizados deben disponer de las herramientas y equipos adecuados para la reparación de tacógrafos analógicos.

2. Los medios y equipos utilizados en las intervenciones técnicas deben cumplir los requisitos establecidos en el anexo I.

3. Los instrumentos de medida deberán ser calibrados de conformidad con lo establecido en el anexo I.

Artículo 8. *Certificación de los centros técnicos.*

1. Para ser autorizados los centros técnicos de los tipos III, IV o V deben estar certificados de conformidad con la norma UNE 66102 «Sistema de gestión de los centros técnicos de tacógrafos» vigente, siempre que ésta sea compatible con el cumplimiento de este real decreto.

La certificación mencionada en el párrafo anterior será emitida por una entidad de las acreditadas según la sección 1.ª del capítulo III del Reglamento de la infraestructura de la

calidad y la seguridad industrial, aprobado por el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre.

2. Los centros técnicos tipo I y II deben incluir las actividades relacionadas con los tacógrafos en los procedimientos de conformidad de la producción de sus vehículos o carrocerías previstos en el artículo 9 del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio.

Los centros técnicos tipo II podrán optar alternativamente por lo establecido en el párrafo anterior o por estar certificados de conformidad con la norma UNE 66102.

3. En todo caso, los centros técnicos de los tipos III, IV y V notificarán los tratamientos de datos de carácter personal que realicen en el ámbito de su actividad para obtener su inscripción en el Registro general de protección de datos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y con el Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la citada ley.

4. Las auditorías que se realicen en el marco de los procesos de certificación según la Norma UNE 66102 o de la conformidad de producción de vehículos y carrocerías en las actividades relacionadas con el tacógrafo, se ajustarán a lo establecido en el artículo 24.3.a) del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014.

Artículo 9. *Autorización de los centros técnicos.*

1. Solo podrán ser autorizados como centros técnicos aquellos que cumplan los requisitos que les sean aplicables, de los establecidos en los artículos 5, 6, 7 y 8.

2. La autorización de los centros técnicos tipo III, IV y V será para tacógrafos, tanto analógicos como digitales, salvo aquellos que solo están autorizados para reparación de tacógrafos analógicos, que no estarán autorizados para intervenir sobre tacógrafos digitales.

3. La autorización de los centros técnicos corresponde al órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma donde radiquen las instalaciones en las que se ejerce la actividad, previa solicitud del titular del centro técnico, y se otorgará tras la comprobación fehaciente del cumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto y los que, en ejercicio de sus competencias, dicha administración haya establecido.

Cuando se incorpore o se dé de baja un responsable técnico o un técnico durante la vigencia de la autorización, se debe solicitar la modificación de la autorización al órgano competente en materia de industria.

En el caso de los centros técnicos de los tipos II, III, IV o V, tanto en el momento de la solicitud de autorización como en las comunicaciones de renovación de la certificación a las que se refiere el apartado 5, el titular del centro técnico aportará los certificados que acrediten el adiestramiento que corresponda de cada responsable técnico y de cada técnico que tengan a su servicio, según el artículo 6.

También se presentará en el momento de la solicitud certificado o certificados de calibración vigentes de los equipos de medida, emitidos por un organismo competente.

Como excepción a lo establecido en el artículo 8.1 y, exclusivamente en la autorización de los centros técnicos de los tipos III o V, el órgano competente en materia de industria podrá eximir al centro técnico de la presentación de la certificación conforme a la norma UNE 66102 en el momento de la solicitud siempre que una entidad de certificación acreditada informe que dicha certificación se está realizando, y certifique la conformidad de los equipos de que dispone, según la citada norma. La certificación según la norma UNE 66102 debe aportarse en cuanto sea completada, y en cualquier caso, antes de que transcurran 6 meses desde de la presentación de la solicitud.

4. Cuando cualquiera de los datos del centro técnico se modifique respecto de los aportados para su autorización, tal circunstancia deberá ser notificada al órgano competente de la comunidad autónoma en la que esté ubicado. Dicho órgano, podrá someter al centro técnico a las comprobaciones necesarias para verificar que se siguen cumpliendo los requisitos establecidos en los artículos 5 a 8, tras lo que, en su caso, procederá a la modificación de la autorización inicialmente concedida y a la actualización de oficio de los datos que figuran en el registro de centros técnicos previsto en el artículo 10.

5. La certificación en vigor del centro técnico de conformidad con la norma UNE 66102 o de la certificación en vigor de la conformidad de la producción según corresponda de

acuerdo con lo establecido en el artículo 8.2, es condición necesaria y suficiente para mantener la vigencia de la autorización, siempre que los responsables técnicos y técnicos dispongan de los correspondientes certificados de adiestramiento. Los titulares de centros técnicos deberán comunicar al órgano competente de la comunidad autónoma en la que estén ubicados la renovación de la citada certificación, y será obligatoria la aportación del correspondiente certificado. Asimismo, deberán comunicar al citado órgano la suspensión o retirada de la certificación.

6. Las entidades de certificación acreditadas comunicarán al órgano competente de la comunidad autónoma en la que esté ubicado el centro técnico cualquier posible suspensión o retirada de un certificado según la norma UNE 66102. La suspensión de la certificación dará lugar a la inclusión del centro técnico en las inspecciones previstas en el artículo 14.

Asimismo, en el caso de los centros técnicos tipo I y II cualquier no conformidad detectada durante los procedimientos de verificación de la conformidad de la producción que pueda tener incidencia en la instalación, activación o primer calibrado de tacógrafos, deberá ser comunicada por parte del servicio técnico designado por la autoridad de homologación, tanto a ésta como al órgano competente de la comunidad autónoma en la que esté ubicado el centro técnico.

En todos los casos, la retirada del certificado o la no conformidad de la producción en el ámbito de tacógrafos, supondrá la revocación automática de la autorización del centro técnico.

7. Los centros técnicos no podrán realizar intervenciones técnicas si no tienen la autorización vigente, aunque las tarjetas de centro de ensayo sigan siendo válidas.

Artículo 10. *Contraseña y registro de centros técnicos.*

1. Al conceder la autorización correspondiente, el órgano competente de la comunidad autónoma originará una contraseña identificativa del centro técnico, según se especifica en el anexo I.

2. El órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma creará y mantendrá un registro de centros técnicos autorizados. En él figurarán los siguientes datos:

a) Nombre o razón social del titular del centro técnico.
b) Contraseña identificativa.
c) Nombre de los responsables técnicos y técnicos, en su caso.
d) Ubicación del centro técnico (vía pública, número, municipio, provincia).
e) Dirección postal completa (si no coincide con la ubicación).
f) Teléfono y correo electrónico. Adicionalmente un número de fax, si se dispone de él.

A efectos de cumplir con las obligaciones de información que las normas del Derecho de la Unión Europea establecen para los Estados miembros, los datos actualizados del registro al que se refiere este apartado estarán disponibles para el órgano competente en materia de seguridad industrial de la Administración General del Estado, en formato electrónico, de manera que puedan elaborarse listados nacionales, al menos, con periodicidad anual.

Artículo 11. *Tarjeta del centro técnico.*

1. Una vez concedida la autorización por el órgano competente o cuando se incorpore un nuevo responsable técnico o un técnico, los respectivos titulares de los centros técnicos tipos I, II, III y V solicitarán las tarjetas de centro técnico necesarias presentando la autorización y las renovaciones de las correspondientes certificaciones según el artículo 8, así como en su caso, los certificados de adiestramiento a que se alude en el artículo 6.3, a la autoridad emisora de tarjetas de tacógrafos en la forma establecida en la sección cuarta de la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital.

2. En el caso de centros técnicos autorizados de los tipos II, III y V la autoridad emisora emitirá las tarjetas de centro técnico necesarias para las intervenciones técnicas que se deban llevar a cabo personalizadas a nombre de cada responsable técnico o técnico. En el caso de centros técnicos del tipo I se emitirán, como máximo y en función de sus necesidades, tres tarjetas de centro técnico personalizadas sólo con el nombre o razón social del titular de la autorización.

La emisión y remisión de las citadas tarjetas y del código de seguridad de los responsables técnicos y de los técnicos se realizará de acuerdo con los procedimientos de la autoridad emisora.

3. En el caso de centros técnicos autorizados de los tipos II, III y V cada tarjeta de centro de técnico sólo podrá ser utilizada por el responsable técnico o el técnico a cuyo nombre esté personalizada.

En el caso de centros técnicos autorizados del tipo I las tarjetas asignadas serán utilizadas exclusivamente por los operarios designados por el titular y dentro de los procedimientos de trabajo que a tal efecto el titular debe establecer.

4. La responsabilidad sobre la utilización y la custodia de las tarjetas corresponde al centro técnico.

El centro técnico debe impedir el uso de la tarjeta a toda persona de la que tenga constancia de haber ejercido un mal uso de las mismas o deje de prestar sus servicios en el centro técnico. En esos casos, el centro técnico devolverá la tarjeta correspondiente a la autoridad emisora.

Cada responsable técnico y cada técnico firmarán sendos documentos, a la primera entrega de la tarjeta, aceptando las condiciones de uso y custodia de ésta. Igualmente, cada uno se comprometerá a no desvelar el código de seguridad que le haya sido asignado, no permitirá que otros utilicen la tarjeta que tiene personalizada a su nombre e informará de cualquier mal funcionamiento, pérdida o sustracción de la misma.

Todas las tarjetas de centro técnico vigentes, emitidas para la utilización por el centro técnico, estarán en todo momento en éste, salvo en los casos excepcionales que se mencionan en el artículo 13.4 y a disposición de la administración competente y de los organismos inspectores.

En las intervenciones técnicas los centros técnicos autorizados utilizarán exclusivamente las tarjetas que les fueron asignadas por la autoridad emisora y siempre de acuerdo con sus instrucciones.

5. El centro técnico será el responsable de la solicitud de nuevas tarjetas de centro técnico para sustituir las caducadas o que no funcionen correctamente, de conformidad con los procedimientos que al efecto dicte la entidad emisora.

Artículo 12. *Registro de intervenciones técnicas.*

1. Los centros técnicos de los tipos II, III, IV o V llevarán un registro con todas las intervenciones técnicas realizadas según se especifica en el anexo I.

2. El registro se realizará por procedimientos electrónicos mediante un sistema que asegure que los datos que se registran por cada intervención y el registro de intervenciones no podrán ser modificados a posteriori, y si lo son, que sea detectable fácilmente.

3. El órgano competente de la comunidad autónoma en la que el centro esté ubicado podrá requerir el acceso al registro de intervenciones de forma directa y en tiempo real por medios electrónicos.

4. El centro técnico guardará estos registros durante, al menos, cinco años.

5. El registro cumplirá cualquier otro requisito que el órgano competente establezca y estará a disposición del citado órgano cuando así lo requiera.

Artículo 13. *Otros requisitos que deben cumplirse durante las intervenciones técnicas.*

1. En las intervenciones técnicas sobre los tacógrafos se seguirá, en todo caso, lo establecido en los artículos 22 y 23 y en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, y en el Reglamento de ejecución (UE) n.º 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016. Complementariamente, se seguirán las instrucciones o recomendaciones que sean aplicables y que, en su caso, establezcan los fabricantes tanto de los vehículos como de los tacógrafos.

En caso de tacógrafos digitales, los centros técnicos deberán activar el tacógrafo antes de que el vehículo se destine al uso previsto y descrito en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006.

Igualmente, en el caso de tacógrafos digitales, tras la instalación del tacógrafo, deberá efectuarse el calibrado. El primer calibrado podrá no incluir necesariamente el número de

matrícula del vehículo si el centro técnico encargado de realizar el calibrado no lo conoce. En estas circunstancias el propietario del vehículo podrá introducir, tan sólo por esta vez, el número de matrícula utilizando su tarjeta de empresa antes de destinar el vehículo a los usos consentidos por el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006. Para actualizar o confirmar los datos introducidos deberá utilizarse, necesariamente, una tarjeta del centro técnico.

Previamente a la ejecución de cualquier intervención técnica sobre un tacógrafo digital instalado en un vehículo en servicio, el centro técnico verificará que el número de serie del sensor de movimiento instalado en la caja de cambios del vehículo coincide con el registrado en la memoria de la unidad instalada en el vehículo. En otro caso, se averiguará la causa de la discrepancia, se corregirá y se hará constar en el informe técnico de la intervención.

2. La placa de instalación se colocará según lo especificado en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, y en el Reglamento de ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016 y, cumplirá además con las características recogidas en el anexo I de este real decreto.

3. Las conexiones del tacógrafo deben ser precintadas y marcadas por el centro técnico de conformidad con lo establecido en el artículo 22 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, y en el Reglamento de ejecución (UE) n.º 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016.

Cuando un vehículo se presente en el centro técnico sin alguno de sus precintos, o con alguno de sus precintos roto o dañado, en ningún caso se procederá a volver a precintar sin haber inspeccionado y controlado la instalación y el tacógrafo, incluida la realización de una parametrización o calibrado. En estos casos se hará constar tal circunstancia en el informe técnico de la intervención.

4. Todas las intervenciones técnicas, así como el precintado deben ser realizadas en los locales del centro técnico. En casos excepcionales podrán ser realizadas en locales ajenos con autorización expresa del órgano competente, previa solicitud motivada del titular del centro técnico.

5. El titular del centro técnico se responsabilizará de que los elementos y útiles de precintado, así como las tarjetas de centro técnico necesarios para las intervenciones técnicas sean guardados en armarios o cualquier otro sistema de almacenamiento cerrado.

Cualquier extravío, pérdida o sustracción de alguno de los elementos, útiles o tarjeta mencionados en el párrafo anterior deberá ser comunicado inmediatamente al órgano competente que lo autorizó. En el caso de sustracción, además, se denunciará ante el cuerpo o fuerza de seguridad competente.

El centro técnico mantendrá un registro con todos los extravíos, pérdidas y sustracciones y archivará las comunicaciones y denuncias relacionadas con aquéllos, así como las comunicaciones recibidas al respecto.

6. Deberá emitirse un informe técnico de cada intervención técnica realizada, salvo en las instalaciones o instalaciones y activaciones de tacógrafos digitales durante la fabricación de vehículos y sus carrocerías. Dicho informe se ajustará a los modelos especificados en el anexo I.

El informe técnico se emitirá con copia que se guardará en el centro técnico durante, al menos, cinco años.

7. En todos los casos, el centro técnico debe asegurar la descarga periódica, la creación de una copia de seguridad y la custodia de los registros almacenados en la memoria de sus tarjetas de centro técnico, sin pérdida de información. Estos datos serán mantenidos durante, al menos, cinco años después de la descarga.

8. Con el fin de no superar las capacidades de almacenamiento de las tarjetas de centro técnico indicadas en el Reglamento de ejecución (UE) n.º 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, la copia junto con la firma digital de la totalidad de los registros en las citadas tarjetas y la copia de seguridad de los mismos, debe ser realizada cada día en que se haya utilizado cada una de las tarjetas de que dispone el centro técnico.

Complementariamente a lo anterior, en las intervenciones de inspección y control debe hacerse una descarga completa de los datos de la tarjeta cada vez que se realice una intervención técnica de manera que se asegure en todo momento la disponibilidad, sin pérdida de información, de los datos de actividad siguientes:

a) Datos sobre vehículos empleados.
b) Datos sobre la actividad del conductor.
c) Datos sobre el comienzo y final de los periodos de trabajo diario.
d) Datos sobre incidentes y fallos.
e) Datos sobre calibrados y ajustes de hora.

Debe tenerse en cuenta que la transferencia o descarga de los datos contenidos en la memoria del aparato de control es la copia, junto con la firma digital, de la totalidad de los datos almacenados en la citada memoria.

9. En los casos de revocación de la autorización o cese de la actividad de un centro técnico, el titular de éste debe entregar al órgano competente que lo autorizó la documentación generada en las intervenciones técnicas. El órgano competente debe conservar esta documentación durante el mismo plazo que el establecido para los centros técnicos.

Artículo 14. *Inspección de los centros técnicos. Revocación de la autorización.*

1. Los centros técnicos estarán sometidos a las inspecciones del órgano competente de la comunidad autónoma donde estén radicados a fin de comprobar que las instalaciones y las intervenciones técnicas cumplen los requisitos que les sean de aplicación.

2. Estas inspecciones se ajustarán a lo establecido en el artículo 24.3.b) del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014.

Artículo 15. *Señalización de los centros técnicos.*

Para facilitar la identificación de los centros técnicos en todo el territorio español, todos los centros técnicos de los tipos III o V mostrarán en lugar bien visible del exterior del edificio la señal de servicio de tacógrafos que aparece en el anexo III de este real decreto.

Artículo 16. *Suspensión temporal y revocación de la autorización.*

1. La autorización de los centros técnicos tendrá la validez y eficacia prevista en este real decreto, siempre que se mantengan las condiciones de su otorgamiento y, en su caso, las modificaciones que hayan sido autorizadas, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados siguientes.

2. Durante la tramitación de los procedimientos sancionadores, de revocación o de inspección podrá adoptarse por la administración pública competente, previa audiencia del interesado, la medida de suspensión de la eficacia de la autorización cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

a) El incumplimiento reiterado de las instrucciones impartidas por la administración pública competente.
b) La negativa a admitir las inspecciones o verificaciones de la administración pública competente, o la obstrucción a su práctica.
c) La concurrencia de negligencia, mala fe o de circunstancias que así lo motiven apreciadas por los órganos competentes en materia de industria, de transporte o de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La suspensión temporal de la autorización implicará que el centro técnico deje de ejercer su actividad durante el período de vigencia de la misma.

La suspensión finalizará cuando, previa subsanación de las irregularidades observadas por la administración pública competente, se dicte resolución al respecto.

3. Las autorizaciones podrán ser revocadas cuando concurra alguna de las causas que se indican a continuación:

a) La inexactitud o falsedad en cualquier dato, manifestación o documento, de carácter esencial, que se hubiere aportado en el momento de la solicitud o en las posteriores comunicaciones a las Administraciones Públicas competentes.
b) El incumplimiento de los requisitos y obligaciones establecidos en la presente disposición, así como en el resto de normativa vigente, cuando dicho incumplimiento

menoscabe gravemente la calidad de los servicios prestados o cuando el incumplimiento se produzca de forma reiterada o dilatada en el tiempo.

c) La extinción o pérdida de la personalidad jurídica de la entidad titular de la actividad, o fallecimiento o declaración de incapacidad de la persona física titular de la misma.

Si durante la tramitación del procedimiento las irregularidades observadas son subsanadas, la administración pública competente podrá finalizar el procedimiento sin acordar la revocación de la autorización.

El procedimiento de revocación de la autorización se iniciará de oficio por la autoridad competente. Esta resolución se adoptará previa audiencia del interesado y podrá llevar aparejada la suspensión cautelar de la autorización. Además, para las causas previstas en el apartado 3.a) la resolución de revocación podrá prever, dependiendo de la gravedad de las mismas, la imposibilidad de otorgar al centro técnico una nueva autorización en un periodo de tiempo de seis meses. La resolución del procedimiento será motivada, previa instrucción del correspondiente procedimiento administrativo, y deberá ser adoptada y notificada en el plazo máximo de seis meses.

4. El cese voluntario de la actividad por parte del centro técnico producirá la extinción de la validez y eficacia de la autorización para lo cual dicho centro deberá comunicar su intención de cesar en la actividad a la administración pública competente ante la que presentó su solicitud de autorización y deberá devolver todas las tarjetas de centro técnico de las que disponga a la autoridad emisora inmediatamente después del cese de actividad y como máximo un mes después de que este se haya producido.

5. Siempre que se produzca la suspensión temporal, revocación o extinción de la autorización del centro técnico las tarjetas de centro técnico serán remitidas a la autoridad que las haya emitido.

Artículo 17. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento por los centros técnicos de los requisitos técnicos y normas de actuación establecidos en este real decreto será sancionado según lo dispuesto en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, o en el régimen sancionador de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, sus normas de desarrollo y, en su caso, lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

La incoación de los expedientes sancionadores se realizará por los órganos competentes en materia de industria, de transporte o de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, según el caso.

Disposición adicional primera. *Transferencia de los datos almacenados en la memoria de los tacógrafos digitales.*

1. Complementariamente a las intervenciones técnicas a las que hace referencia este real decreto, los centros técnicos tipo III estarán en condiciones de realizar transferencias de datos almacenados en la memoria de tacógrafos digitales, previa conformidad de quien presenta el vehículo, para ponerlos a disposición de la empresa de transportes a la que corresponden.

2. La transferencia a que hace referencia el apartado anterior deberá realizarse previamente a la sustitución o retirada de la unidad instalada en el vehículo de un tacógrafo digital activado instalado en un vehículo. De cada transferencia realizada se hará una copia informática de seguridad.

Una vez realizada la transferencia, se comprobará que los datos transferidos contienen todos los elementos de seguridad relativos a su autenticidad e integridad.

De cada transferencia realizada se anotarán los datos necesarios para la posterior emisión de un informe sobre transferencia de datos, según el modelo que se recoge en el anexo II.

3. Todos los archivos informáticos de las transferencias realizadas y sus copias de seguridad serán guardados en el sistema de almacenamiento previsto al efecto que garantice, en cualquier caso, el acceso restringido a personas autorizadas.

Los archivos informáticos de transferencias y sus copias de seguridad serán guardados por un año desde la fecha de la transferencia. Una vez cumplido dicho plazo los archivos y sus copias de seguridad deberán ser destruidos.

De cada destrucción de archivos informáticos que se realice se emitirá un documento de destrucción donde figure:

a) La fecha de destrucción.
b) La matrícula del vehículo de donde se transfirieron.
c) El número de bastidor del vehículo de donde se transfirieron.
d) El número de serie de la unidad instalada en el vehículo desde donde se transfirieron.
e) El método de destrucción.
f) La persona que la realizó.

4. Todas las transferencias realizadas, incluso las intentadas y no conseguidas se anotarán en el registro a que hace referencia el artículo 12 como si de una intervención técnica se tratara.

5. Los equipos utilizados para las transferencias deben ser compatibles con los tacógrafos digitales sobre los que se intervenga. No obstante, además, cumplirán con los siguientes requisitos:

a) El acceso al equipo informático utilizado estará protegido de forma que se garantice el acceso exclusivo de personas autorizadas.

b) Si existe una base de datos a la que se envíen los datos de la transferencia, el acceso a ésta también estará protegido tal como se especifica en el punto anterior.

6. Una vez realizada la transferencia se debe comunicar por escrito a la empresa de transportes que haya realizado el último bloqueo de datos la disponibilidad de estos últimos y la necesidad de solicitar por escrito su remisión. Igualmente, se le darán a conocer los procedimientos para la remisión de los datos transferidos. Éstos son:

a) En mano a una persona.
b) Por medios electrónicos.
c) Por empresa de mensajería.
d) Por correo certificado.

Los datos sólo se remitirán previa solicitud por escrito de la empresa de transportes que ha hecho el último bloqueo de datos, o de cualquier otra empresa que tenga un bloqueo de datos anterior, o a solicitud de la autoridad competente.

El envío de los datos por medios electrónicos deberá hacerse de forma segura.

Adicionalmente, el centro técnico emitirá por duplicado un informe sobre transferencia de datos, según el modelo que se recoge en el anexo II, uno de cuyos ejemplares será remitido a la empresa de transportes, por cualquier medio que permita tener constancia de su recepción.

7. El centro técnico mantendrá un archivo durante al menos cinco años para cada envío realizado de los datos transferidos con la siguiente información:

a) La solicitud escrita de la empresa de transportes.
b) El informe sobre transferencia de datos.
c) Los detalles de la tarjeta de empresa a la que se han enviado los datos transferidos (número de tarjeta, nombre de la empresa, dirección, Estado miembro emisor, periodo de validez).
d) La fecha de envío.
e) La forma de envío.
f) El acuse de recibo.

8. Los equipos de que dispone el centro técnico para las transferencias que se realicen según esta disposición adicional podrán ser utilizados para transferencias voluntarias de empresas de transporte. En este caso, deberá emplearse la tarjeta de empresa de transportes, no pudiendo emplear una tarjeta de centro técnico.

9. Todo lo dispuesto en los apartados anteriores de esta disposición adicional será aplicable a las unidades intra vehiculares de segunda mano que se pretenda instalar en

vehículos, ya sea debida a una sustitución por intercambio en servicio del centro técnico o facilitada por el propietario del vehículo.

10. En el caso de que con los medios disponibles en el centro técnico no sea posible hacer la transferencia de datos el centro técnico emitirá por triplicado un certificado de intransferibilidad según el modelo que se recoge en el anexo II, uno de cuyos ejemplares será remitido a la empresa de transportes y otro al órgano competente en materia de inspección de transportes para su conocimiento y efectos oportunos, por cualquier medio que permita tener constancia de su recepción. El centro técnico guardará copia de los certificados emitidos, durante un periodo de cinco años.

11. Todos los datos transferidos, los documentos generados como consecuencia de esta actividad y sus registros estarán a disposición de las autoridades competentes en materia de inspección del transporte terrestre.

Disposición adicional segunda. *Sustitución de tacógrafos.*

1. Cuando sea preciso sustituir un tacógrafo analógico en vehículos matriculados por primera vez a partir del 1 de enero de 1996 y destinados al transporte de personas que contengan además del asiento del conductor más de ocho plazas sentadas y cuyo peso máximo supere las 10 toneladas, así como en los vehículos destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo supere las 12 toneladas, la sustitución será siempre por un tacógrafo digital.

La sustitución de tacógrafos analógicos por tacógrafos digitales se realizará de conformidad con lo establecido en este real decreto.

No obstante, no se considerará sustitución según los párrafos anteriores, la única sustitución por intercambio en servicio de unidades intra vehiculares analógicas defectuosas.

2. Cuando sólo se sustituye la unidad instalada de un vehículo con tacógrafo digital con unas determinadas prescripciones de fabricación vigentes en su fecha de activación, la unidad sustituta puede cumplir las mismas prescripciones que la sustituida, aunque se haya realizado la sustitución después de la exigencia de nuevas prescripciones.

Disposición adicional tercera. *Verificaciones en centros técnicos como consecuencia de controles en carretera.*

No obstante lo establecido en el anexo I.1.A.9 cuando, como consecuencia de un control en carretera, los servicios de inspección o las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera acompañen a un vehículo hasta un centro técnico en cumplimiento de lo establecido en el artículo 33.4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, este realizará las verificaciones pertinentes, en las condiciones establecidas en dicho artículo con la máxima diligencia con el fin de no perturbar la actuación inspectora.

Disposición adicional cuarta. *No incremento del gasto público.*

Las medidas incluidas en esta norma serán atendidas con las dotaciones presupuestarias ordinarias y no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición transitoria primera. *Centros técnicos ya autorizados.*

Las autorizaciones de centros técnicos y las certificaciones necesarias para su obtención, así como las tarjetas de centro técnico, emitidas de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos para la instalación, verificación, control e inspección de tacógrafos digitales, seguirán siendo válidas hasta el final del periodo previsto en la misma. Para su renovación se estará a lo dispuesto en la disposición transitoria tercera.

Disposición transitoria segunda. *Responsables técnicos y técnicos designados conforme a lo establecido en el Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, o en la Orden IET/1071/2013, de 6 de junio.*

Los responsables técnicos o técnicos designados conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, o en la Orden IET/1071/2013, de 6 de junio, con anterioridad a la entrada en vigor del presente real decreto, estarán exentos de poseer las titulaciones mínimas establecidas en el artículo 6.2.

Disposición transitoria tercera. *Plazo de exigibilidad del cumplimiento de los requisitos a los centros técnicos de tacógrafos digitales y talleres de tacógrafos analógicos.*

1. Los centros técnicos autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, conforme a lo establecido en el Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, para la renovación de la autorización, deberán acreditar el cumplimiento de lo establecido en el presente real decreto.

2. Los talleres de tacógrafos autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, conforme a lo establecido en la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 24 de septiembre de 1982, sobre autorización de talleres para la instalación, reparación, comprobación y revisión periódica de tacógrafos o en la Orden IET/1071/2013, de 6 de junio, por la que se regula la autorización de talleres para la instalación, reparación, comprobación y revisión periódica de tacógrafos analógicos y la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 14 de octubre de 1982, por la que se aprueban las normas de control e inspección de tacógrafos, deberán acreditar el cumplimiento de lo establecido en el presente real decreto a los seis meses de su entrada en vigor.

3. Una vez finalizada la vigencia de la autorización otorgada al amparo del Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, o concluido el plazo de seis meses en los casos a los que se refiere el apartado 2 de esta disposición, los centros técnicos de tacógrafos digitales y los talleres de tacógrafos que no hayan acreditado ante el órgano competente el cumplimiento de lo establecido en el presente real decreto, causarán baja del registro de centros técnicos establecido en el artículo 10, quedando sin efecto su autorización, previa resolución del órgano competente.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

a) Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 14 de octubre de 1982, por la que se aprueban las normas de control e inspección de tacógrafos,

b) Orden IET/1071/2013, de 6 de junio, por la que se regula la autorización de talleres para la instalación, reparación, comprobación y revisión periódica de tacógrafos analógicos

c) Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos para la instalación, verificación, control e inspección de tacógrafos digitales.

2. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación de la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital.*

El artículo 15 de la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital, queda modificado como sigue:

> **«Artículo 15.** *Expedición de las tarjetas de centro de ensayo-primera emisión.*
>
> Podrán solicitar tarjetas de centro de ensayo los fabricantes de vehículos que tengan instalaciones productivas en España, en cuyos vehículos sea necesario colocar tacógrafos digitales; los fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares en cuyas carrocerías sea necesario instalar tacógrafos digitales; los fabricantes de tacógrafos digitales y sus talleres concesionarios; los talleres de reparación de

vehículos de las ramas de actividad mecánica o electricidad y, por último, las estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).

Las solicitudes de otorgamiento de nuevas tarjetas de centro de ensayo o primera emisión de la tarjeta, deberán formularse ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el centro se encuentre ubicado, mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo III de esta orden. Si el centro de ensayo o su representante cuenta con un certificado de clase 2 con firma digital, emitido por autoridades reconocidas, podrá presentar las solicitudes vía Internet. En la solicitud se harán constar los siguientes datos:

1. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal del solicitante. Cuando se trate de centros del tipo de actividad b) estos datos se aportarán tanto por el centro como por el responsable técnico o técnico del mismo, así como entidad expedidora del certificado de formación de dicho responsable técnico o técnico del centro y fecha de emisión.

2. Tipo de centro:

a) Fabricantes de vehículos con instalaciones productivas en España en cuyos vehículos sea necesario colocar tacógrafos digitales.

b) Fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares en cuyas carrocerías sea necesario instalar tacógrafos digitales.

c) Fabricantes de tacógrafos digitales y sus talleres autorizados.

d) Talleres de reparación de vehículos de las ramas de actividad mecánica o electricidad.

e) Estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).

3. Tipo de actividad:

a) Exclusivamente instalación y activación.

b) Instalación, activación, inspección de instalación y calibrado.

4. Órgano que autorizó al centro y fecha de la autorización o su renovación: se consignará la fecha de primera autorización o en el caso de renovaciones, la de los certificados de sistemas de gestión o conformidad de producción que sirvieron como base a la autorización.

5. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal de la persona que, en su caso, actúe en representación del solicitante.

6. Lugar y fecha en que se formula la solicitud.

7. Firma del solicitante o de la persona que actúa en su representación.

8. Número de tarjetas que se solicitan (máximo 3 si la actividad no incluye calibrado, según haya autorizado el órgano competente en materia de industria).

9. El recuadro denominado código de barras se podrá utilizar cuando el solicitante se conecte por Internet, rellenando el formulario en pantalla e imprimiendo todos sus datos. Para facilitar su captura, dichos datos se codificarán mediante el código de barras bidimensional ubicado a tales efectos.

10. Especificar si la tarjeta ya confeccionada se entregará por correo y, en su caso, determinar un domicilio de envío.

11. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de primera emisión de tarjeta de centro de ensayo.

Junto con la solicitud, se aportará la siguiente documentación:

a) D.N.I., T.I.E., o pasaporte, tanto del solicitante como del responsable o técnico del centro.

b) Autorización expedida por el órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma en que esté ubicado el taller o centro.

c) Certificado en vigor del sistema de gestión o conformidad de producción del centro técnico, exigido en su autorización.

d) Certificado de formación del responsable técnico o técnico (este requisito no será necesario cuando los solicitantes limiten su actividad a la instalación y activación del tacógrafo digital).

Una vez comprobada la adecuación de la documentación presentada por el solicitante a los requisitos mencionados, el órgano competente expedirá la correspondiente tarjeta o tarjetas de centro de ensayo, que se entregarán al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.»

Disposición final segunda. *Título competencial.*

El presente real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor. Se exceptúan de lo anterior los artículos 3, 4, 9, 10, 14 y 16, que se dictan al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica sin perjuicio de las competencias que, en su caso, correspondan a las comunidades autónomas.

Disposición final tercera. *Ejecución del derecho de la Unión Europea.*

El presente real decreto se aprueba en aplicación de lo establecido en el capítulo IV del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y demás disposiciones aplicables.

Disposición final cuarta. *Habilitación para el desarrollo reglamentario y modificación de anexos.*

1. Los Ministros de Economía, Industria y Competitividad, del Interior y de Fomento quedan habilitados, en el ámbito de sus competencias, para dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo de este real decreto.
2. Se habilita al Ministro de Economía, Industria y Competitividad para modificar los anexos conforme a los nuevos criterios técnicos de carácter nacional e internacional cuya observancia se considere necesaria para su aplicación.
3. Se habilita al Ministro de Fomento para modificar la Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Requisitos y disposiciones técnicas

1. Requisitos técnicos para la autorización

A) Requisitos técnicos generales.

A.1 Los centros técnicos de los tipos III, IV o V que sean parte de una entidad que realice además otras funciones distintas de la intervención técnica sobre tacógrafos deben contar con una organización que permita la identificación separada de la actividad propia del centro técnico.

A.2 Los centros técnicos estarán en disposición de realizar por sus propios medios todas las intervenciones técnicas para las que vaya a ser autorizado.

A.3 Los centros técnicos de los tipos III o V estarán situados en lugares de fácil acceso y en los que el flujo de vehículos no provoque conflictos de tránsito en la zona.

A.4 Los centros técnicos de los tipos III o V deberán disponer de un espacio definido para realizar las intervenciones técnicas. Dentro de dicho espacio, existirá un recinto con acceso exclusivo para el personal del centro técnico.

El recinto de acceso exclusivo dispondrá de armarios o cualquier otro sistema de almacenamiento dotado de cerradura de seguridad, que permita mantener, cuando no estén siendo utilizados:

a) los equipos de calibrado y parametrización, el material de precintado, las tarjetas de centro técnico y las placas de instalación.

b) Todos los documentos relacionados con la actividad, el personal y los equipos, así como para los impresos que vayan a utilizarse como consecuencia de las intervenciones técnicas.

c) Todos los soportes informáticos, y para sus copias de seguridad, relacionados con la actividad de transferencia de datos de tacógrafos digitales. En este caso, como alternativa al almacenamiento físico, podrán disponer de un sistema informático que permita la realización de dichas copias de seguridad, siempre que se garantice que el acceso a dichos archivos sólo puede realizarse por personal autorizado del centro técnico.

El centro técnico establecerá un procedimiento documentado para la regulación del acceso al recinto de acceso exclusivo y de la utilización de los anteriores sistemas de almacenamiento.

A.5 Los centros técnicos de los tipos III o V deben disponer de sistemas electrónicos para la transmisión de la información de las intervenciones técnicas realizadas.

La capacidad de los sistemas será la necesaria para realizar la transmisión de los datos que sean transferidos, según lo especificado en el Reglamento de ejecución (UE) n.º 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, así como de los registros e informes técnicos, de acuerdo con lo establecido en este real decreto.

A.6 Los centros técnicos tipo I y II, dispondrán de un armario o cualquier otro sistema de almacenamiento dotado de cerradura de seguridad donde se mantendrán, cuando no estén siendo utilizados, los equipos de calibrado y parametrización, el material de precintado, las tarjetas de centro técnico y las placas de instalación, según corresponda, y documentarán el procedimiento de acceso al citado material.

A.7 Los centros técnicos de los tipos III, IV o V deben tener expuesta, para consulta de los usuarios, la siguiente información:

a) Copia del documento vigente de autorización y certificado según norma UNE 66102 vigente.

b) Nombre de los responsables técnicos y de los técnicos habilitados para las intervenciones técnicas.

c) Copia de los respectivos certificados de adiestramiento vigentes.

d) Composición de la contraseña identificativa asignada.

e) Copia de la certificación de registro en la Agencia Española de Protección de Datos.

f) Horarios de trabajo.

g) Tarifas de precios aplicables.

h) Si existen restricciones de peso o de cualquier otra índole a vehículos o marcas o modelos de tacógrafos que puedan ser sometidos a intervención técnica.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, los centros técnicos comunicarán previamente a sus trabajadores el uso que va a hacerse de sus datos de carácter personal para cumplir con este requisito.

A.8 Los centros técnicos de los tipos III, IV o V deben ser imparciales en cuanto a las condiciones en las que se realizan las intervenciones técnicas.

A.9 Los centros técnicos de los tipos III, IV o V deben prestar el servicio de intervención técnica sobre tacógrafos para el que ha sido autorizado por la Administración competente a todos los que se lo soliciten, sin ningún tipo de discriminación y en las mismas condiciones. Los procedimientos de intervención técnica deben ser aplicados de forma no discriminatoria.

A.10 Los centros técnicos de los tipos III, IV o V garantizarán la confidencialidad del personal sobre toda la información obtenida externamente o generada internamente en el curso de la intervención técnica sobre tacógrafos.

A.11 Los titulares de los centros técnicos de los tipos III o V deben suscribir pólizas de responsabilidad civil, avales u otras garantías financieras otorgadas por una entidad debidamente autorizada, que cubran los riesgos de su responsabilidad, respecto a daños materiales y personales a terceros, por una cuantía mínima de 60.000 euros, sin que la cuantía de la póliza limite dicha responsabilidad.

B) Requisitos del personal y de su adiestramiento.

B.1 Los centros técnicos de los tipos II, III, IV o V comunicarán al órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma los nombres los responsables técnicos y técnicos que tiene en su plantilla, así como su cualificación y certificados de adiestramiento que los habilitan. Asimismo, dichos centros técnicos comunicarán las altas, bajas y variaciones.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, el centro técnico comunicará previamente a sus trabajadores el uso que va a hacerse de sus datos de carácter personal para cumplir con este requisito.

B.2 Los centros técnicos de los tipos III, IV o V deben establecer los procedimientos necesarios para evaluar la correcta ejecución por su personal de todas las funciones exigidas para las intervenciones técnicas, de conformidad con la norma UNE 66102 «Sistema de gestión de los centros técnicos de tacógrafos», y preverá la inhabilitación para las intervenciones de aquellos cuya incompetencia sea manifiesta o que ejecuten sus funciones de forma incorrecta. En el caso de los centros técnicos tipo II dichos procedimientos pueden formar parte de su certificación de la conformidad de producción.

B.3 En la programación de los procesos de adiestramiento de los responsables técnicos y técnicos debe incluirse:

Para los procesos de adiestramiento tipo A:

a) Aplicación de la reglamentación vigente.
b) Especificaciones técnicas actualizadas de los tacógrafos.
c) Transferencia de datos de tacógrafos digitales.
d) Análisis del archivo de incidentes y fallos registrados en la unidad instalada en el vehículo de tacógrafos digitales, incluyendo:

i. Intentos de violación de la seguridad.
ii. Fallos de autentificación del sensor de movimiento o del sensor.
iii. Cambios no autorizados del sensor de movimiento.
iv. Aperturas no autorizadas de la carcasa.
v. Interrupciones del suministro eléctrico.
vi. Incidentes y fallos de funcionamiento de cualquier componente.

e) Comprobación de la posible existencia de dispositivos de manipulación del tacógrafo y su eliminación.
f) Aplicaciones informáticas para realizar las intervenciones técnicas sobre el o los tacógrafos.
g) Realización de simulaciones de instalación, parametrización, calibrado y precintado, así como de verificaciones del funcionamiento de todos los componentes, con los equipos y pruebas de evaluación.

En el caso de los centros técnicos tipo II, la anterior programación puede circunscribirse a los apartados a,b,f,g anteriores.

Para los procesos de adiestramiento tipo B:

a) Aplicación de la reglamentación vigente.
b) Especificaciones técnicas actualizadas de los tacógrafos analógicos.
c) Análisis de averías y métodos de reparación de tacógrafos analógicos.

En los procesos de adiestramiento para reparación de tacógrafos, el programa incluirá los conocimientos necesarios del funcionamiento de los tacógrafos y reparación de averías, así como la realización de las prácticas necesarias. Todo ello será detallado en la memoria didáctica a presentar por la entidad de formación al órgano competente de la comunidad autónoma donde está radicado.

B.4 Como material didáctico para los procesos de adiestramiento tipo A se debe disponer, por cada dos alumnos, del siguiente:

a) Un ordenador personal de características adecuadas a las aplicaciones informáticas actualizadas del o de los tacógrafos.

b) Un banco de demostraciones del o de los tacógrafos instalado a una fuente de alimentación que permita su correcto funcionamiento.

c) Sistema o sistemas de control y equipo o equipos de parametrización y de calibrado, que permitan realizar en los tacógrafos la parametrización o la activación, programación, calibrado y descarga de datos.

d) Manuales técnicos y manuales de usuario de los tacógrafos, sistema o sistemas de control y equipo o equipos de parametrización y de calibrado.

En el caso de procesos de adiestramiento tipo B, se debe disponer de toda la información técnica necesaria para las reparaciones, así como de tacógrafos analógicos y piezas de repuesto para prácticas.

B.5 Las entidades que vayan a impartir formación comunicarán a los órganos competentes de las comunidades autónomas donde ésta vaya a tener lugar y con, al menos, 10 días de antelación, para cada proceso de adiestramiento:

a) Si el proceso de adiestramiento es tipo A o tipo B.

b) Las fechas en que se celebrará.

c) El temario.

d) El lugar donde se celebrará.

e) El nombre y el currículo de los adiestradores, del titular y del suplente que los desarrollarán. Esta disposición no será aplicable en el caso previsto en el artículo 6.8 para centros técnicos tipo II que realizan el adiestramiento como parte de sus procedimientos de conformidad de producción.

B.6 Las entidades que impartan formación expedirán un certificado a cada trabajador que haya superado el proceso de adiestramiento o de actualización anual.

El certificado indicará:

a) Proceso de adiestramiento es tipo A o tipo B.

b) Fecha en que se realizó el proceso de adiestramiento.

c) Lugar donde se impartió.

d) Duración del mismo.

e) Fecha del próximo proceso de adiestramiento, anual o bienal según el caso.

El certificado irá firmado y con pie de firma de al menos el responsable de la entidad de formación. Asimismo, la entidad de formación deberá llevar un registro de todos los procesos de adiestramiento realizados y de los trabajadores asistentes. Estos registros se mantendrán durante al menos cinco años.

En los casos de cese de la actividad de formación, los titulares de las entidades que la impartían deberán entregar al órgano competente en materia de industria los registros citados en el párrafo anterior correspondientes a los últimos cinco años.

B.7 Las entidades que hayan impartido formación comunicarán a los órganos competentes de las comunidades autónomas en los que ésta haya tenido lugar, los centros técnicos de los que proceden los trabajadores, en un plazo inferior a 15 días, el nombre de los trabajadores asistentes que han superado el proceso de adiestramiento y la razón social de la entidad o taller del que proceden.

Para cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, la entidad de formación comunicará previamente a los trabajadores el uso que va a hacerse de sus datos de carácter personal para cumplir con el presente requisito.

B.8 La Administración competente podrá, en cualquier momento, inspeccionar a las entidades de formación, sus registros y el desarrollo de los procesos de adiestramiento.

C) Requisitos de los equipos de intervención técnica.

C.1 Los centros técnicos de los tipos II, III o V deben disponer, como mínimo, de los equipos y medios técnicos descritos en la norma UNE 66102.

C.2 Los equipos utilizados en cada intervención técnica deben quedar identificados y documentados.

C.3 Los equipos de medida deben ser utilizados de tal manera que aseguren que la incertidumbre de las medidas sea conocida y adecuada a la magnitud que se está midiendo.

C.4 Los centros técnicos deben garantizar que los equipos de intervención técnica son utilizados, mantenidos y almacenados de forma que se asegure la idoneidad continuada para el uso al que están destinados.

C.5 Los centros técnicos deben disponer de procedimientos documentados para el tratamiento de los equipos defectuosos o fuera de calibración. Estos deben ponerse fuera de servicio mediante segregación, etiquetado o marcas visibles.

C.6 Cuando se detecte el empleo de equipos defectuosos, los centros técnicos deben estudiar los efectos sobre las intervenciones técnicas realizadas con estos equipos anteriormente, e informar al órgano competente de la comunidad autónoma de tal contingencia.

C.7 Los instrumentos de medida utilizados en los centros técnicos estarán sujetos a control metrológico del Estado, según lo establecido en la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, y en el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, y en sus normas de aplicación y desarrollo, cuando sea aplicable, y se mantendrán en condiciones adecuadas para su uso.

En el caso de que se utilicen flexómetros o cintas métricas para la determinación de la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, estos serán de clase I o II según la clasificación establecida en el anexo XIV del Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

Los equipos de intervención técnica utilizados en los centros técnicos deben ser sometidos a comprobaciones funcionales para asegurar su correcto funcionamiento según un programa formal con las siguientes frecuencias mínimas:

– Banco de rodillos: mensual.
– Manómetros para medir la presión de inflado de neumáticos: mensual.
– Equipo de calibrado: semanal.
– Cronómetro para el ajuste de la hora real del tacógrafo: mensual.

No obstante lo anterior, cuando un centro técnico disponga de cronómetros con sistemas de sincronización horaria periódica a través de señales externas, con trazabilidad contrastada con patrones nacionales o internacionales, y que aseguren que la sincronización se realice automáticamente al menos una vez al día, no será preciso someter al cronómetro a los controles indicados.

C.8 En los ordenadores u otros equipos utilizados en el proceso de intervención técnica de tacógrafos, debe asegurarse la compatibilidad de los programas con todos los tacógrafos.

C.9 En el caso de calibraciones externas, los centros técnicos deben contratar la calibración periódica de sus equipos de medición con organismos competentes, capaces de asegurar la trazabilidad con un patrón nacional o internacional. Se entiende por organismo competente aquel que incluya en sus certificados de calibración la marca de acreditación ENAC o de cualquier organismo de acreditación con el que la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) haya firmado un acuerdo de reconocimiento (por ejemplo, la European Cooperation for Accreditation (EA) o la International Laboratory Accreditation Cooperation (ILAC) (1) o bien laboratorios nacionales firmantes del acuerdo de reconocimiento mutuo del Comité Internacional de Pesos y Medidas (CIPM).

(1) Para su correcta identificación consúltese en: www.european-accreditation.org; o bien en www.ilac.org

C.10 Los procedimientos de calibración interna deben definir los procesos de calibración, condiciones ambientales, frecuencia, criterios de aceptación y acciones correctoras que se deben adoptar cuando sean inadecuados.

C.11 Las calibraciones internas de los equipos de medida se realizarán de forma que se garantice la trazabilidad de las medidas a patrones nacionales o internacionales, esto es, una cadena de trazabilidad metrológica ininterrumpida a un patrón internacional o a un patrón nacional, una incertidumbre de medida documentada, un procedimiento de medida documentado, una competencia técnica reconocida, la trazabilidad metrológica al Sistema Internacional (SI) y los intervalos entre calibraciones.

C.12 Cuando un centro técnico disponga de patrones de referencia para su uso en él, sólo deben utilizarse para la calibración, excluyéndose cualquier otro uso. Los patrones de referencia deben calibrarse por un organismo competente capaz de asegurar la trazabilidad con un patrón nacional o internacional.

C.13 Sin perjuicio de lo que establezca la reglamentación específica de control metrológico, los equipos de medición deben ser calibrados antes de su utilización, y al menos con las siguientes frecuencias durante su uso:

– Banco de rodillos, cuando sean utilizados para la determinación de la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas: anual.

– Manómetros para medir la presión de inflado de neumáticos: anual, salvo que se realice la verificación periódica y supere el control metrológico legal establecido para estos equipos. En estos casos no será exigible la calibración.

– Equipo de calibrado: anual.

– Cronómetro para el ajuste de la hora real del tacógrafo: anual.

No obstante lo anterior, cuando un centro técnico disponga de cronómetros con sistemas de sincronización horaria periódica a través de señales externas, con trazabilidad contrastada con patrones nacionales o internacionales, y que aseguren que la sincronización se realice automáticamente al menos una vez al día, no será precisa la calibración del cronómetro.

En el caso de que el banco de rodillos no sea utilizado para la determinación de la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, y no exista necesidad de calibración, el fabricante del banco, o su representante legal, debe justificar técnicamente por escrito la no necesidad de dicha calibración.

C.14 El estado de calibración de los equipos debe ser marcado sobre ellos de forma inequívoca mediante etiquetas, que indiquen al menos la fecha de calibración y la fecha de la próxima calibración.

C.15 El centro técnico debe mantener registros de todos los controles y calibraciones llevadas a cabo.

C.16 Los centros técnicos deben asegurar que todos los equipos utilizados en las intervenciones técnicas estén clara y completamente descritos en la documentación del fabricante que acompaña a la nota de entrega, incluyendo:

a) Tipo, clase e identificación.

b) Especificaciones técnicas.

c) Si es necesario, normas que debe cumplir.

C.17 Los centros técnicos deben garantizar que en el momento de la recepción de todos los equipos utilizados en las intervenciones técnicas se comprueba el total cumplimiento de los requisitos exigibles.

C.18 En la recepción de los equipos deberá comprobarse al menos:

a) Conformidad, en cuanto a la fabricación y funciones, con los requisitos exigibles.

b) Número de identificación.

c) Ausencia de desperfectos.

d) Documentación técnica que le acompaña.

2. Contraseña del centro técnico.

La contraseña tendrá la forma siguiente:

E9yyzzz

Siendo:

a) «yy» un número de codificación provincial, en función de la domiciliación del centro técnico, según la siguiente relación:

Álava.	01	Albacete.	02	Alicante/Alacant.	03
Almería.	04	Ávila.	05	Badajoz.	06
Illes Balears.	07	Barcelona.	08	Burgos.	09
Cáceres.	10	Cádiz.	11	Castellón/Castelló.	12
Ciudad Real.	13	Córdoba.	14	A Coruña.	15
Cuenca.	16	Girona.	17	Granada.	18
Guadalajara.	19	Guipúzcoa.	20	Huelva.	21
Huesca.	22	Jaén.	23	León.	24
Lleida.	25	La Rioja.	26	Lugo.	27
Madrid.	28	Málaga.	29	Murcia.	30
Navarra.	31	Ourense.	32	Asturias.	33
Palencia.	34	Palmas (Las).	35	Pontevedra.	36
Salamanca.	37	S. C. de Tenerife.	38	Cantabria.	39
Segovia.	40	Sevilla.	41	Soria.	42
Tarragona.	43	Teruel.	44	Toledo.	45
Valencia/València.	46	Valladolid.	47	Vizcaya.	48
Zamora.	49	Zaragoza.	50	Ceuta.	51
Melilla.	52				

b) zzz el número de orden correlativo en el registro. Siempre costará de tres dígitos.

3. Registro de intervenciones técnicas.

3.1 El registro deberá contener los siguientes datos:

a) Nombre del centro técnico.
b) Contraseña asignada.

3.2 De cada intervención técnica que se realice, deben figurar los siguientes datos:

a) Número de orden.
b) En su caso, número interno de orden.
c) Fecha.
d) Tipo de intervención técnica (2).

(2) Indíquese:

1. Si es instalación / activación,
2. Si es calibrado o parametrización / control / reparación,
3. Si es transferencia / certificación de intransferibilidad / sustitución,
4. Si es verificación como consecuencia de un control de carretera.
5. Si es reparación del tacógrafo.

e) Matrícula del vehículo.
f) Categoría del vehículo (3).

(3) Indíquese:

1. Si es vehículo para transporte de viajeros,
2. Si es vehículo para transporte de mercancías.

En caso de reparación del tacógrafo, indíquese NA.

g) Marca del vehículo.
h) Titular.
i) Marca del tacógrafo.
j) Tipo de tacógrafo (analógico/digital).
k) Contraseña de homologación.
l) Número de serie.
m) Técnico que ejecuta la intervención.

n) Identificación de la tarjeta del técnico (4).

(4) En el caso de intervenciones sobre tacógrafos analógicos, no es preciso.

o) Caducidad de la tarjeta.
p) Observaciones que se han hecho constar en el apartado observaciones del informe técnico.
q) Resultado de la inspección (5).

(5) Indíquese si es favorable o desfavorable. En caso de reparación de un tacógrafo, indíquese NA.

Cuando el tacógrafo sea intervenido en vehículos antes de su matriculación, en lugar de la matrícula del vehículo se harán constar las siete últimas cifras del número de bastidor.
Estos registros cumplirán con lo establecido en la norma UNE 66102.
Estos registros permitirán su transmisión por sistemas electrónicos.

4. Placa de instalación.

La placa de instalación tendrá las siguientes características:

a) Las dimensiones mínimas serán: 40*70 mm.
b) El material será: metal, plástico o papel plastificado.
c) En la placa deberán figurar los datos aplicables al tipo de tacógrafo establecidos en el Reglamento de ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes, y en particular los siguientes:

– nombre completo y domicilio o nombre comercial del centro técnico,
– coeficiente característico del vehículo, en la forma «w = … imp/km»,
– constante del aparato de control, en la forma «k = … imp/km»,
– circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, en la forma «l = … mm»,
– tamaño de los neumáticos,
– fecha en la que se determinó el coeficiente característico del vehículo y se midió la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas,
– el número de bastidor del vehículo (VIN),
– presencia (o no) de un dispositivo GNSS externo (6),

(6) Sólo para tacógrafos inteligentes.

– número de serie del dispositivo GNSS externo (7),

(7) Sólo para tacógrafos inteligentes.

– número de serie del dispositivo de comunicación a distancia (8)

(8) Sólo para tacógrafos inteligentes.

– número de serie de todos los precintos existentes,
– la contraseña completa del centro técnico, y
– el número de fabricación de la unidad instalada en el vehículo.

Adicionalmente, en el caso de vehículos equipados con adaptadores, deben figurar:

– parte del vehículo en la que, en su caso, está instalado el adaptador,
– parte del vehículo en la que está instalado el sensor de movimiento, si no está conectado a la caja de cambios o si no se utiliza un adaptador,
– descripción del color del cable entre el adaptador y la parte del vehículo que proporciona sus impulsos de entrada,

– el número de serie del sensor de movimiento integrado del adaptador.

La placa deberá estar precintada o adherida mediante un sistema que impida su retirada sin resultar destruida.

La placa deberá ser cumplimentada de tal forma que sean bien legibles e indelebles los datos consignados en ella y que no puedan ser alterados.

Todo lo establecido en este apartado es sin perjuicio de la validez de las placas de instalación colocadas por centros técnicos de los tipos I o II o por instaladores o centros técnicos de otros países, si cumplen lo dispuesto en el el Reglamento de ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes.

5. Precintado.

El precintado de los tacógrafos tras las intervenciones técnicas cumplirá con lo descrito en la norma UNE 66102.

6. Modelo de informe técnico.

Se emitirá un informe técnico por cada tacógrafo sobre el que se intervenga. En el caso en que se sustituya un tacógrafo por otro, se hará un informe técnico para el tacógrafo retirado (9) y otro para el tacógrafo instalado.

(9) En el apartado observaciones de este informe, se indicará claramente la causa de la sustitución y el destino de la unidad intravehicular o sensor reemplazado (se lo lleva el usuario, se achatarrará o se envía a reparación).

Los informes emitidos permitirán su transmisión por sistemas electrónicos.

En caso de inspecciones de tacógrafos digitales, junto con la copia del informe técnico se guardará:

a) Impresión de incidentes y fallos almacenados en la unidad instalada en el vehículo (VU) antes de comenzar la intervención técnica.

b) Impresión de datos técnicos antes de iniciar la intervención, sin que esté la tarjeta de centro técnico insertada en una de las ranuras.

c) Otras impresiones de datos técnicos que sean requeridas en la cumplimentación de este informe técnico.

d) Impresión de excesos de velocidad antes de la intervención.

e) Impresión de datos técnicos después de finalizar la intervención, sin que esté la tarjeta del centro técnico insertada en una de las ranuras.

f) Impresión diaria de actividades de conductor almacenadas en la tarjeta de centro de ensayo, al finalizar la intervención técnica.

La Administración competente podrá requerir el envío de parte de la información contenida en dichas impresiones por medios electrónicos. Para ello, al finalizar la intervención, deben ser transferidos desde la unidad instalada en el vehículo los siguientes datos, incluida la firma digital:

i) Incidentes y fallos.

ii) Datos técnicos.

En las intervenciones como consecuencia de un control en carretera, los agentes de vigilancia del transporte actuantes podrán requerir la transferencia previa de estos archivos o de los archivos resumen y velocidad pormenorizada.

El informe se ajustará a los siguientes modelos: (10)

(10) Deberá hacerse constar en todos los informes el carácter alfabético y título de cada una de sus partes y el numeral título de cada uno de sus apartados, así como su orden alfabético y numérico. Cuando alguno de los numerales, salvo los de cumplimentación alternativa, no sea posible cumplimentarlo, en el apartado observaciones se indicarán las causas.

1. APÉNDICE 1: MODELO DE INFORME TÉCNICO PARA TACÓGRAFOS ANALÓGICOS.
2. APÉNDICE 2: MODELO DE INFORME TÉCNICO PARA TACÓGRAFOS DIGITALES.
3. APÉNDICE 3: MODELO DE INFORME TÉCNICO PARA REPARACIÓN DE TACÓGRAFOS.

APÉNDICE 1: MODELO DE INFORME TÉCNICO PARA TACÓGRAFOS ANALÓGICOS

A. IDENTIFICACIÓN DEL INFORME TÉCNICO.

1. NÚMERO DE ORDEN DE LA INTERVENCIÓN [1]:

[1] Se mantendrá un registro de números correlativos a partir de la fecha en que se empiece la utilización de este nuevo tipo de informe. No es preciso que este registro comience con el número 1.

2. EN SU CASO, NÚMERO INTERNO DE ORDEN [2]:

[2] Cualquier otro número de orden que el centro técnico pueda adoptar.

3. FECHA: [3]

[3] En formato dd-mm-aaaa.

B. IDENTIFICACIÓN DEL CENTRO TÉCNICO.

4. RAZÓN SOCIAL DEL CENTRO TÉCNICO:
5. CONTRASEÑA ASIGNADA:
6. PROVINCIA DONDE ESTÁ UBICADO:
7. MUNICIPIO (INCLUYENDO CÓDIGO POSTAL):
8. UBICACIÓN DEL CENTRO TÉCNICO (VÍA PÚBLICA, NÚMERO, MUNICIPIO, CÓDIGO POSTAL Y PROVINCIA):
9. DIRECCIÓN POSTAL COMPLETA (SI NO COINCIDE CON LA DE UBICACIÓN):
10. DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO:

C. IDENTIFICACIÓN DEL TÉCNICO QUE INTERVIENE.

11. NOMBRE Y APELLIDOS:

D. TIPO DE INTERVENCIÓN REALIZADA. [4] [5]

[4] Señálese la intervención o intervenciones realizadas.

[5] En todos los casos se cumplimentarán todos los apartados del informe técnico excepto en el caso de verificación como consecuencia de un control en carretera, donde, además de los apartado A, B, C, D, E, S, U y V, serán realizadas solamente las pruebas que solicite el agente encargado del control.

12. ( ) INSTALACIÓN DE UNA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO.
13. ( ) INSTALACIÓN DE UN SENSOR DE MOVIMIENTO.
14. ( ) PARAMETRIZACIÓN DE UN TACÓGRAFO.
15. ( ) CONTROL PERIÓDICO DE UN TACÓGRAFO.
16. ( ) REPARACIÓN DE LA INSTALACIÓN DE UN TACÓGRAFO.
17. ( ) VERIFICACIÓN COMO CONSECUENCIA DE UN CONTROL EN CARRETERA [6].

[6] En estos casos, los agentes de vigilancia del transporte actuantes podrán requerir una copia adicional del informe técnico.

E. IDENTIFICACIÓN Y OTROS DATOS DEL VEHÍCULO.

18. MATRÍCULA:

19. FECHA DE PRIMERA MATRICULACIÓN DEL VEHÍCULO: [7]

[7] Indíquese la que figura en el permiso de circulación del vehículo o documento equivalente si el vehículo no está matriculado en España. Utilícese el formato dd-mm-aaaa.

20. MARCA:
21. TITULAR:
22. LECTURA DEL CUENTAKILÓMETROS:
23. TAMAÑO DE LOS NEUMÁTICOS QUE INCORPORA:
24. MARCA DEL NEUMÁTICO:
25. ESCULTURA DEL NEUMÁTICO:
26. PROFUNDIDAD DE RANURA DEL NEUMÁTICO DE LAS RUEDAS MOTRICES EXTERNAS: [8]

[8] Se medirá la profundidad mediante instrumento adecuado y anotará el resultado de la medida de ambas ruedas separados por una barra, en milímetros, sin decimales. Si alguno de los neumáticos no presentase dibujo en la ranuras principales de la banda de rodadura, se considerará el resultado de un control periódico o calibrado como desfavorable.

F. PRESIÓN DE CADA UNO DE LOS NEUMÁTICOS DE LAS RUEDAS MOTRICES EXTERNAS [(9)].

[9] Se comprobará la presión de los neumáticos con la que ha sido presentado el vehículo. Caso de ser inferior a la mínima indicada por el fabricante, se inflará el neumático y, en cualquier caso, se indicará el valor final.

27. RUEDA IZQUIERDA: «P= …..bares». [10]

[10] Valores con un decimal.

28. RUEDA DERECHA: «P= …..bares».

G. PLACA DE INSTALACIÓN DEL TACÓGRAFO CON QUE SE PRESENTA.

¿DISPONE EL VEHÍCULO DE PLACA DE INSTALACIÓN DEL TACÓGRAFO?
29. SI ( )
30. NO ( ) [11]

[11] Señálese lo que proceda. En caso de «no», indíquese en observaciones la causa que indica el conductor o que considere el técnico interviniente.

31. NOMBRE COMPLETO Y DOMICILIO O NOMBRE COMERCIAL DEL TALLER O CENTRO TÉCNICO QUE FIGURA EN LA PLACA (12):

(12) En caso de centro técnico español, es suficiente con indicar la contraseña que figura en la placa.

32. FECHA QUE FIGURA EN LA PLACA: (13)

(13) En formato dd-mm-aaaa.

H. INSPECCIÓN DE LOS PRECINTOS DEL TACÓGRAFO.

¿DISPONE LA INSTALACIÓN DE TODOS LOS PRECINTOS Y TODOS ESTÁN ÍNTEGROS?:
33. SI ( )

34. NO ( ) [14]

[14] Señálese lo que proceda. En caso de «no», indíquese qué precintos y la causa de disconformidad en el apartado observaciones de este informe.

I. IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO.

35. NOMBRE DEL FABRICANTE:
36. NÚMERO DE PIEZA DE LA VU:
37. NÚMERO DE HOMOLOGACIÓN DE LA VU:
38. NÚMERO DE SERIE DE LA VU:

EN FUNCIÓN A LA FECHA DE PRIMERA MATRICULACIÓN DEL VEHÍCULO, ¿EL VEHÍCULO DEBERÍA LLEVAR INSTALADO UN TACÓGRAFO DIGITAL?
39. SI ( ) [15]

[15] Señálese lo que proceda. En caso de «si», debe sustituirse el tacógrafo por uno digital, iniciando un nuevo informe, o se dará como desfavorable el control, indicando en observaciones la causa.

40. NO ( )

J. COMPROBACIÓN DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO.

41. NÚMERO DE SERIE (FABRICACIÓN) QUE FIGURA EN LA PLACA DE INSTALACIÓN: [16]

[16] Sólo exigible en placas de instalación de centros técnicos españoles.

¿COINCIDEN 38 Y 41?
42. SI ( )
43. NO ( ) [17]

[17] En este caso se hará constar en observaciones.

K. COMPROBACIÓN DEL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS COMPONENTES DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO.

¿FUNCIONAN CORRECTAMENTE TODOS LOS COMPONENTES DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO?
44. SI ( )
45. NO ( ) [18]

[18] Señálese lo que proceda. En caso de «NO», se reparará el o los componentes averiados. Si no es posible, se sustituirá la unidad, comenzándose de nuevo la inspección, o se dará como desfavorable el control, indicando en observaciones la causa.

L. VERIFICACIÓN DE LA EXACTITUD DE LAS MEDICIONES DE DISTANCIA Y VELOCIDAD POR LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO, MEDIANTE SIMULACIÓN DE RECORRIDO SUPERIOR A 1000 M A 40, 80 Y 125 KM/H. [19]

[19] Esta simulación no es aplicable a tacógrafos mecánicos.

¿Son las desviaciones inferiores a ±2 % de la distancia recorrida y ±4 km/h de la velocidad real?
46. SI ( )

47. NO ( ) [20]

[20] Señálese lo que proceda. En caso de «NO», se corregirá la desviación. Si no es posible, se sustituirá la unidad instalada en el vehículo o se dará desfavorable la inspección, haciéndolo constar en observaciones.

M. RECONOCIMIENTO PREVIO DEL SENSOR DE MOVIMIENTO INSTALADO EN LA CAJA DE CAMBIOS.

AL RECONOCER VISUALMENTE EL SENSOR DENTRO DEL ALOJAMIENTO EN LA CAJA DE CAMBIOS, ¿EXISTE ALGÚN DISPOSITIVO QUE PRODUZCA CAMPOS MAGNÉTICOS EN LAS PROXIMIDADES DEL SENSOR?

48. SI ( ) [21]

[21] En este caso, elimínese y hágase constar en el apartado observaciones.

49. NO ( )

AL COMPROBARSE EN BANCO, ¿AFECTAN AL FUNCIONAMIENTO DEL SENSOR CORRIENTES ELÉCTRICAS? [22]

[22] Mediante comprobación en banco adecuado se evaluará si el sensor es sensible a efectos eléctricos sobre su funcionamiento.

50. SI ( ) [23]

[23] En este caso, se anotará el número de serie en observaciones, se sustituirá por intercambio en servicio el sensor por otro en correcto funcionamiento, se señalará también la intervención como instalación de un sensor de movimiento y se continuará la intervención, remitiendo el sensor sustituido al fabricante para su reparación, o se dará como desfavorable el control, indicando en observaciones la causa.

51. NO ( )

N. MEDICIONES REALIZADAS.

52. CIRCUNFERENCIA EFECTIVA DE LOS NEUMÁTICOS DE LAS RUEDAS EN LA FORMA «l= …. mm»:

53. COEFICIENTE CARACTERÍSTICO DEL VEHÍCULO EN LA FORMA «w=….. imp/km»:

O. ACTUALIZACIÓN DE FECHA Y HORA CON CRONÓMETRO CALIBRADO.

54. DESFASE EN FECHA Y HORA ANTES Y DESPUÉS DEL CALIBRADO O AJUSTE DE HORA [24]:

[24] Debe indicarse el desfase entre la fecha y hora real, en días, horas y minutos, indicada por el cronómetro del centro técnico y la que indicaba el tacógrafo antes de su calibrado o ajuste de la hora.

P. DETERMINACIÓN DE ERRORES (MEDICIONES Y RESULTADOS): [25, 26]

[25] Se harán constar los valores de distancia recorrida en m, según el banco de rodillos y según el tacógrafo durante la determinación de errores.

[26] No se aplica a tacógrafos de transmisión mecánica. En ese caso, poner en 55, 56 y 57: NA

	TACÓGRAFO	BANCO	ERROR EN % [27]
DISTANCIA RECORRIDA	55	56	57

[27] Los errores se expresarán como el resultado [(medición_ banco/medición_ tacógrafo) -1] * 100 con un decimal.

Q. PARÁMETROS DEL VEHÍCULO:

	PARAMETRIZACIÓN REALIZADA EN EL CENTRO TÉCNICO [28]
w	58
k	59
l	60
TAMAÑO NEUMÁTICOS	61
LECTURA CUENTAKILÓMETROS	62

[28] Los parámetros «w» y «k» se expresarán en imp/km. El parámetro «l» en mm. La lectura del cuentakilómetros en km sin decimales.

R. EQUIPOS DE MEDICIÓN UTILIZADOS [29].

[29] Indíquense los números de identificación.

63. BANCO DE RODILLOS:
64. EQUIPO DE PARAMETRIZACIÓN:
65. MANÓMETRO:
66. CRONÓMETRO [30]:

[30] Si dispone de cronómetro con sistema de sincronización horaria periódica a través de señales externas, indíquese.

S. PRECINTADO DEL TACÓGRAFO

67. NÚMERO DE PRECINTOS INSTALADOS: [31]

[31] Indíquese el número de precintos de todo tipo que el centro técnico ha instalado y marcado con su contraseña en la intervención técnica.

68. NÚMERO DE SERIE DE CADA UNO DE LOS PRECINTOS INSTALADOS: [32]

[32] Indíquense todos los números de serie separados por una barra inclinada.

T. EN CASO DE CONTROL PERIÓDICO DE UN TACÓGRAFO, RESULTADO [33].

[33] Señálese lo que corresponda.

69. ( ) FAVORABLE.
70. ( ) DESFAVORABLE.

U. OBSERVACIONES:
V. FIRMA DEL TÉCNICO Y SELLO DEL CENTRO:
W. FIRMA DEL USUARIO:

APÉNDICE 2: MODELO DE INFORME TÉCNICO PARA TACÓGRAFOS DIGITALES

A. IDENTIFICACIÓN DEL INFORME TÉCNICO.

1. NÚMERO DE ORDEN DE LA INTERVENCIÓN [1]:

[1] Se mantendrá un registro de números correlativos a partir de la fecha en que se empiece la utilización de este nuevo tipo de informe. No es preciso que este registro comience con el número 1.

2. EN SU CASO, NÚMERO INTERNO DE ORDEN [2]:

[2] Cualquier otro número de orden que el centro técnico pueda adoptar.

3. FECHA: [3]

[3] En formato dd-mm-aaaa.

B. IDENTIFICACIÓN DEL CENTRO TÉCNICO.

4. RAZÓN SOCIAL DEL CENTRO TÉCNICO:
5. CONTRASEÑA ASIGNADA:
6. PROVINCIA DONDE ESTÁ UBICADO:
7. MUNICIPIO (INCLUYENDO CÓDIGO POSTAL):
8. UBICACIÓN DEL CENTRO TÉCNICO (VÍA PÚBLICA, NÚMERO, MUNICIPIO, CÓDIGO POSTAL Y PROVINCIA:
9. DIRECCIÓN POSTAL COMPLETA (SI NO COINCIDE CON LA DE UBICACIÓN):
10. DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO:

C. IDENTIFICACIÓN DEL TÉCNICO QUE INTERVIENE.

11. NOMBRE Y APELLIDOS:
12. IDENTIFICACIÓN COMPLETA DE LA TARJETA CENTRO DE ENSAYO:
13. FECHA DE CADUCIDAD DE LA TARJETA DE CENTRO DE ENSAYO: [4]

[4] En formato dd-mm-aaaa.

D. TIPO DE INTERVENCIÓN REALIZADA [5, 6].

[5] Señálese la intervención o intervenciones realizadas.

[6] En todos los casos se cumplimentarán todos los apartados del informe técnico excepto en el caso de verificación como consecuencia de un control en carretera, donde, además de los apartado A, B, C, D, E, S, U, W y X, serán realizadas solamente las pruebas que solicite el agente encargado del control.

14. ( ) INSTALACIÓN DE UNA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO.
15. ( ) INSTALACIÓN DE UN SENSOR DE MOVIMIENTO.
16. ( ) ACTIVACIÓN DE UN TACÓGRAFO.
17. ( ) CALIBRADO DE UN TACÓGRAFO.
18. ( ) CONTROL PERIÓDICO DE UN TACÓGRAFO.
19. ( ) REPARACIÓN DE LA INSTALACIÓN DE UN TACÓGRAFO.
20. ( ) TRANSFERENCIA DE DATOS / SUSTITUCIÓN DE UN TACÓGRAFO.
21. ( ) VERIFICACIÓN COMO CONSECUENCIA DE UN CONTROL EN CARRETERA [7].

[7] En estos casos, los agentes de vigilancia del transporte actuantes podrán requerir una copia adicional del informe técnico.

E. IDENTIFICACIÓN Y OTROS DATOS DEL VEHÍCULO [8].

[8] Antes de comenzar la intervención sobre el vehículo, se deberá realizar una impresión de datos técnicos, sin que esté la tarjeta de centro de ensayo insertada en una de las ranuras.

22. MATRÍCULA:
23. FECHA DE PRIMERA MATRICULACIÓN DEL VEHÍCULO: [9]

[9] Indíquese la que figura en el permiso de circulación del vehículo o documento equivalente si el vehículo no está matriculado en España. En formato dd-mm-aaaa.

24. MARCA:

25. TITULAR:
26. LECTURA DEL CUENTAKILÓMETROS:
27. TAMAÑO DE LOS NEUMÁTICOS QUE INCORPORA:
28. MARCA DEL NEUMÁTICO:
29. ESCULTURA DEL NEUMÁTICO:
30. PROFUNDIDAD DE RANURA DEL NEUMÁTICO DE LAS RUEDAS MOTRICES EXTERNAS: [10]

[10] Se medirá la profundidad mediante instrumento adecuado y anotará el resultado de la medida de ambas ruedas separados por una barra, en milímetros sin decimales. Si alguno de los neumáticos no presentase dibujo en la ranuras principales de la banda de rodadura, se considerará el resultado de un control periódico o calibrado como desfavorable.

31. VALOR DE AJUSTE DEL DISPOSITIVO LIMITADOR DE VELOCIDAD EN LA FORMA «v=…. km/h» [11]:

[11] Indique la velocidad según el Real Decreto 1417/2005.

F. PRESIÓN DE CADA UNO DE LOS NEUMÁTICOS DE LAS RUEDAS MOTRICES EXTERNAS [12].

[12] Se comprobará la presión de los neumáticos con la que ha sido presentado el vehículo. Caso de ser inferior a la mínima indicada por el fabricante, se inflará el neumático y, en cualquier caso, se indicará el valor final.

32. RUEDA IZQUIERDA: «P= …..bares». [13]

[13] Valores con un decimal.

33. RUEDA DERECHA: «P= …..bares».

G. PLACA DE INSTALACIÓN DEL TACÓGRAFO CON QUE SE PRESENTA.

¿DISPONE EL VEHÍCULO DE PLACA DE INSTALACIÓN DEL TACÓGRAFO? (14)

(14) La placa de instalación no es exigible a los vehículos que sólo han sido activados por el fabricante del vehículo, antes del primer calibrado.

34. SI ( )
35. NO ( ) [15]

[15] Señálese lo que proceda. En caso de «no», indíquese en observaciones la causa que indica el conductor, o que considere el técnico interviniente.

36. NOMBRE COMPLETO Y DOMICILIO O NOMBRE COMERCIAL DEL TALLER O CENTRO TÉCNICO QUE FIGURA EN LA PLACA [16]:

[16] En caso de centro técnico español, es suficiente con indicar la contraseña que figura en la placa.

37. FECHA QUE FIGURA EN LA PLACA [17]:

[17] En formato dd-mm-aaaa.

H. INSPECCIÓN DE LOS PRECINTOS DEL TACÓGRAFO.

¿DISPONE LA INSTALACIÓN DE TODOS LOS PRECINTOS Y TODOS ESTÁN ÍNTEGROS?:
38. SI ( )

39. NO ( ) [18]

[18] Señálese lo que proceda. En caso de «no», indíquese qué precintos y la causa de disconformidad en el apartado observaciones de este informe.

I. IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO [19].

[19] Se transcribirán literalmente los epígrafes correspondientes de la impresión de datos técnicos.

40. NOMBRE DEL FABRICANTE:
41. NÚMERO DE PIEZA DE LA VU:
42. NÚMERO DE HOMOLOGACIÓN DE LA VU:
43. NÚMERO DE SERIE DE LA VU:
44. FECHA DE ACTIVACIÓN DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO: [20]

[20] Indíquese la fecha que figura en la impresión de datos técnicos, en formato dd-mm-aaaa.

¿ES LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO ADECUADA SEGÚN REGLAMENTO UE N.º 2014/45, EN FUNCIÓN DE SU FECHA DE ACTIVACIÓN?
45. SI ( )
46. NO ( ) [21]

[21] En este caso se hará constar en observaciones y se sustituirá la unidad instalada en el vehículo por otra conforme a lo establecido en el Reglamento UE Nº 1266/2009, iniciando un nuevo informe, o se dará como desfavorable el control, indicando en observaciones la causa.

J. COMPROBACIÓN DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO [22].

[22] Sólo en el caso de emisión de un certificado de intransferibilidad cuando no sea posible acceder a la memoria de la VU.

47. NÚMERO DE SERIE (FABRICACIÓN) QUE FIGURA EN LA PLACA DE INSTALACIÓN: [23]

[23] Sólo exigible en placas de instalación de centros técnicos españoles.

¿COINCIDEN 43 Y 47?
48. SI ( )
49. NO ( ) [24]

[24] En este caso se hará constar en observaciones y no se emitirá el certificado de intransferibilidad.

K. COMPROBACIÓN DEL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS COMPONENTES DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO [25].

[25] En concreto, se comprobarán: impresora, pantalla, teclado, 2 lectores de tarjetas, led de alarma, alarma sonora.

¿FUNCIONAN CORRECTAMENTE TODOS LOS COMPONENTES DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO?
50. SI ( )
51. NO ( ) [26]

[26] Señálese lo que proceda. En caso de «NO», se reparará el o los componentes averiados. Si no es posible, se sustituirá la unidad instalada en el vehículo previa transferencia de los datos almacenados en la memoria,

comenzándose de nuevo la inspección, o se dará como desfavorable el control, indicando en observaciones la causa.

L. VERIFICACIÓN DE LA EXACTITUD DE LAS MEDICIONES DE DISTANCIA Y VELOCIDAD POR LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO, MEDIANTE SIMULACIÓN DE RECORRIDO SUPERIOR A 1000 M A 40, 80 Y 125 KM/H.

¿SON LAS DESVIACIONES INFERIORES AL ±2% DE LA DISTANCIA RECORRIDA REAL Y ±1 KM/H DE LA VELOCIDAD REAL?
52. SI ( )
53. NO ( ) [27]

[27] Señálese lo que proceda. En caso de «NO», se corregirá la desviación. Si no es posible, se sustituirá la unidad instalada en el vehículo previa transferencia de los datos almacenados en la memoria, comenzándose de nuevo la inspección, o se dará como desfavorable el control, indicando en observaciones la causa.

M. IDENTIFICACIÓN DEL SENSOR DE MOVIMIENTO [28].

[28] Se transcribirán literalmente los epígrafes correspondientes de la impresión de datos técnicos.

54. NÚMERO DE SERIE DEL SENSOR:
55. NÚMERO DE HOMOLOGACIÓN DEL SENSOR:
56. FECHA DE LA PRIMERA INSTALACIÓN DEL SENSOR:

N. RECONOCIMIENTO PREVIO DEL SENSOR DE MOVIMIENTO INSTALADO EN LA CAJA DE CAMBIOS.

AL RECONOCER VISUALMENTE EL SENSOR DENTRO DEL ALOJAMIENTO EN LA CAJA DE CAMBIOS, ¿EXISTE ALGÚN DISPOSITIVO QUE PRODUZCA CAMPOS MAGNÉTICOS EN LAS PROXIMIDADES DEL SENSOR?
57. SI ( ) [29]

[29] En este caso, elimínese y hágase constar en el apartado observaciones.

58. NO ( )

AL COMPROBARSE EN BANCO, ¿AFECTAN AL FUNCIONAMIENTO DEL SENSOR CORRIENTES ELÉCTRICAS? [30]

[30] Mediante comprobación en banco adecuado se evaluará si el sensor es sensible a efectos eléctricos sobre su funcionamiento.

59. SI ( ) [31]

[31] En este caso, se anotará el número de serie en observaciones, se sustituirá por intercambio en servicio el sensor por otro en correcto funcionamiento, se señalará también la intervención como instalación de un sensor de movimiento y se continuará la intervención. El sensor sustituido será remitido al fabricante para su reparación, o se dará como desfavorable el control, indicando en observaciones la causa.

60. NO ( )

PREVIA DESCONEXIÓN DE LOS CABLES ENTRE UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO Y SENSOR INSTALADO EN LA CAJA DE CAMBIOS DEL VEHÍCULO, SE VOLVERÁN A INTERCONECTAR CON UNA MANGUERA EXTERNA, Y MEDIANTE EL PROGRAMADOR SE ASEGURARÁ EL APAREAMIENTO ENTRE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO Y EL SENSOR. [32]

[32] Una vez realizada esta operación, retírese la tarjeta del centro de ensayo de la ranura y hágase una nueva impresión de datos técnicos.

¿COINCIDE EL NÚMERO DE SERIE QUE APARECE EN ESTA IMPRESIÓN DE DATOS TÉCNICOS CON EL NÚMERO DE SERIE DEL SENSOR QUE APARECÍA EN LA IMPRESIÓN DE DATOS TÉCNICOS REALIZADA ANTES DE COMENZAR LA INTERVENCIÓN?

61. SI ( )

62. NO ( ) [33]

[33] En este caso, se anotará en observaciones y, si es posible, se restaurará la transmisión de señal entre sensor en caja de cambios y unidad instalada en el vehículo, señalándose también la intervención como reparación de la instalación y se continuará la intervención, haciendo una nueva impresión de datos técnicos, sin que esté la tarjeta del centro de ensayo insertada en una ranura. De no ser posible la restauración de la transmisión de señal, se procederá a hacer una nueva instalación de la conexión entre la unidad instalada en el vehículo y el sensor, haciendo una nueva impresión de datos técnicos, sin que esté la tarjeta del centro de ensayo insertada en una ranura, o se dará el control como desfavorable y se finalizará el informe, indicando en observaciones la causa.

O. MEDICIONES REALIZADAS.

63. CIRCUNFERENCIA EFECTIVA DE LOS NEUMÁTICOS DE LAS RUEDAS EN LA FORMA «l= …. mm»:

64. COEFICIENTE CARACTERÍSTICO DEL VEHÍCULO EN LA FORMA «w=….. imp/km»:

P. ACTUALIZACIÓN DE FECHA Y HORA CON CRONÓMETRO CALIBRADO.

65. DESFASE EN FECHA Y HORA ANTES Y DESPUÉS DEL CALIBRADO O AJUSTE DE HORA [34]:

[34] Debe indicarse el desfase entre la fecha y hora real, en días, horas y minutos, indicada por el cronómetro del centro técnico y la que indicaba el tacógrafo antes de su calibrado o ajuste de la hora, en el formato ±dd-hh-mm.

Q. DETERMINACIÓN DE ERRORES (MEDICIONES Y RESULTADOS) [35]:

[35] Se harán constar los valores de distancia recorrida en m, según el banco de rodillos y según el tacógrafo durante la determinación de errores.

	TACÓGRAFO	BANCO	ERROR EN % [36]
DISTANCIA RECORRIDA	66	67	68

[36] Los errores se expresarán como el resultado [(medición_ banco/medición_ tacógrafo) – 1] * 100 con un decimal.

R. RECONOCIMIENTO FINAL DEL SENSOR DE MOVIMIENTO INSTALADO EN LA CAJA DE CAMBIOS.

UNA VEZ FINALIZADO EL CALIBRADO DEL TACÓGRAFO Y LA DETERMINACIÓN DE ERRORES, SE COMPROBARÁ EL NÚMERO DE SERIE DEL SENSOR INSTALADO EN LA CAJA DE CAMBIOS. ¿ES EL MISMO QUE EL COMPROBADO FAVORABLEMENTE EN EL RECONOCIMIENTO PREVIO REALIZADO ANTERIORMENTE? [37]

[37] Se deberá realizar una impresión de datos técnicos, sin que esté la tarjeta de centro de ensayo insertada en una de las ranuras. Se comprobará la coincidencia de los números de serie del sensor de movimiento que figuran en el informe de datos técnicos una vez realizada el calibrado y el que figura en el informe de datos técnicos posterior al reconocimiento previo del sensor.

69. SI ( )

70. NO ( ) [38]

[38] En este caso, se anotará en observaciones, y si es posible, se restaurará la transmisión de señal entre sensor en caja de cambios y unidad intravehicular, señalándose también la intervención como reparación de la instalación y se realizará un nuevo calibrado, haciendo una nueva impresión de datos técnicos, sin que esté la tarjeta del centro de ensayo insertada en una ranura. De no ser posible la restauración de la transmisión de señal, se procederá a hacer una nueva instalación de la conexión entre VU y sensor, haciendo una nueva impresión de datos técnicos, sin que esté la tarjeta del centro de ensayo insertada en una ranura, o se dará el control como desfavorable y se finalizará el informe.

S. PARÁMETROS DE CALIBRADO [39]

[39] Se hará constar los valores que figuran en la última impresión de datos técnicos.

	CALIBRADO REALIZADO EN EL CENTRO TÉCNICO
w	71
k	72
l	73
TAMAÑO NEUMÁTICOS	74
AVISO DE AJUSTE DE SOBREVELOCIDAD	75 [40]
LECTURA CUENTAKILÓMETROS	76

[40] Salvo en vehículos de las categorías M_1 y N_1, en todos los casos, esté o no esté el vehículo exento de la instalación y uso del limitador de velocidad, se ajustará el valor a 90 km/h para los vehículos de transporte de mercancías y a 100 km/h para los vehículos de transporte de personas.

T. EQUIPOS DE MEDICIÓN UTILIZADOS [41].

[41] Indíquense los números de identificación.

77. BANCO DE RODILLOS
78. EQUIPO DE CALIBRADO:
79. MANÓMETRO:
80. CRONÓMETRO [42]:

[42] Si dispone de cronómetro con sistema de sincronización horaria periódica a través de señales externas, indíquese.

U. PRECINTADO DEL TACÓGRAFO

81. NÚMERO DE PRECINTOS INSTALADOS: [43]

[43] Indíquese el número de precintos de todo tipo que el centro técnico ha instalado y marcado con su contraseña en la intervención técnica.

82. NÚMERO DE SERIE DE CADA UNO DE LOS PRECINTOS INSTALADOS: [44]

[44] Indíquense todos los números de serie separados por una barra inclinada.

V. EN CASO DE CONTROL PERIÓDICO DE UN TACÓGRAFO, RESULTADO [45].

[45] Señálese lo que corresponda.

83. ( ) FAVORABLE.
84. ( ) DESFAVORABLE.

W. OBSERVACIONES: [46]

[46] Cuando en la impresión de excesos de velocidad, antes de la intervención técnica, el incidente más grave de exceso de velocidad, de alguno de los 10 últimos días en que hayan ocurrido incidentes de este tipo, haya ocurrido en el mes antes de la fecha de la intervención y la velocidad media sea 93 ó 103 km/h (según el caso) o mayor de las cantidades indicadas, durante 5 o más minutos, se advertirá verbalmente al conductor de la necesidad de someter el limitador a una revisión en un taller autorizado, anotándose en este apartado de observaciones tal circunstancia y el valor o valores de dichos excesos de velocidad.

X. FIRMA DEL TÉCNICO Y SELLO DEL CENTRO:
Y. FIRMA DEL USUARIO (no aplicable a intervenciones efectuadas en centros técnicos tipo II):

APÉNDICE 3: MODELO DE INFORME TÉCNICO PARA REPARACIÓN DE TACÓGRAFOS

A. IDENTIFICACIÓN DEL INFORME TÉCNICO.

1. NÚMERO DE ORDEN DE LA INTERVENCIÓN [1]:

[1] Se mantendrá un registro de números correlativos a partir de la fecha en que se empiece la utilización de este nuevo tipo de informe. No es preciso que este registro comience con el número 1.

2. EN SU CASO, NÚMERO INTERNO DE ORDEN [2]:

[2] Cualquier otro número de orden que el centro técnico pueda adoptar.

3. FECHA:

B. IDENTIFICACIÓN DEL CENTRO TÉCNICO.

4. RAZÓN SOCIAL DEL CENTRO TÉCNICO:
5. CONTRASEÑA ASIGNADA:
6. PROVINCIA DONDE ESTÁ UBICADO:
7. MUNICIPIO (INCLUYENDO CÓDIGO POSTAL):
8. UBICACIÓN DEL CENTRO TÉCNICO (VÍA PÚBLICA, NÚMERO, MUNICIPIO, CÓDIGO POSTAL Y PROVINCIA:
9. DIRECCIÓN POSTAL COMPLETA (SI NO COINCIDE CON LA DE UBICACIÓN):
10. DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO:

C. IDENTIFICACIÓN DEL TÉCNICO QUE INTERVIENE.

11. NOMBRE Y APELLIDOS:

D. IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO

12. NOMBRE DEL FABRICANTE:
13. NÚMERO DE PIEZA DE LA VU:
14. NÚMERO DE HOMOLOGACIÓN DE LA VU:
15. NÚMERO DE SERIE DE LA VU:

E. DESCRIPCIÓN DE REPARACIÓN REALIZADA [3].

[3] Señálese con todo detalle los siguientes extremos:

a) Descripción de la causa de reparación.

b) Descripción detallada de la reparación.

c) Descripción de los componentes sustituidos.

d) Descripción de los componentes reparados.

F. COMPROBACIÓN DE LA EXACTITUD DE LAS MEDICIONES DE DISTANCIA Y VELOCIDAD POR LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO, MEDIANTE SIMULACIÓN DE RECORRIDO SUPERIOR A 1000 M A 40, 80 Y 125 KM/H. [4]

[4] Esta simulación no es aplicable a tacógrafos mecánicos.

¿Son las desviaciones inferiores a ±2 % de la distancia recorrida y ±4 km/h de la velocidad real?

16. SI ( )
17. NO ( ) [5]

[5] Señálese lo que proceda. En caso de «NO», se corregirá la desviación. Si no es posible, dará la reparación como negativa, haciéndolo constar en observaciones, e indicando en ellas que dicho tacógrafo no es utilizable de conformidad con la reglamentación vigente.

G. PRECINTADO DEL TACÓGRAFO

18. NÚMERO DE PRECINTOS INSTALADOS: [6]

[6] Indíquese el número de precintos de todo tipo que el centro técnico ha instalado y marcado con su contraseña en la intervención técnica.

19. NÚMERO DE SERIE DE CADA UNO DE LOS PRECINTOS INSTALADOS: [7]

[7] Indíquense todos los números de serie separados por una barra inclinada.

H. RESULTADO DE LA REPARACIÓN [8].

[8] Señálese lo que corresponda.

20. ( ) FAVORABLE.
21. ( ) NEGATIVA.

I. OBSERVACIONES:
J. FIRMA DEL TÉCNICO Y SELLO DEL CENTRO:

ANEXO II

Informe sobre transferencia de datos/certificado de intransferibilidad

NÚMERO DE INFORME / CERTIFICADO:

DATOS DEL VEHÍCULO Y DE LA EMPRESA

1. Número de matrícula del vehículo:
2. Número de bastidor del vehículo:
3. Fabricante del vehículo:
4. Modelo del vehículo:
5. Nombre de la empresa de transportes:
6. Dirección de la empresa de transportes:
7. Detalles de la tarjeta de empresa:

DATOS DE LA UNIDAD INSTALADA EN EL VEHÍCULO

13. Nombre del fabricante del tacógrafo:
14. Modelo de la unidad:
15. Número de serie de la unidad:
16. Fecha de fabricación de la unidad:
17. Situación de la unidad en la cabina:
18. Marca de homologación de la unidad:
19. Visibilidad de la placa (Req 169/170):

DETALLES DE LA TRANSFERENCIA

La solicitud por escrito de remisión de los datos transferidos por la empresa de transportes, debe ser adjuntada a la copia de este documento que se archive en el Centro Técnico

20. ¿se ven los datos en pantalla? SI/NO
21. ¿Era posible imprimir los datos? SI/NO
22. ¿Era posible transferir los datos? SI/NO
23. ¿Se pudieron descargar todos los datos? SI/NO
24. En caso negativo de 23 ¿por qué? .....
25. Fecha de transferencia de los datos desde la unidad intravehicular:
26. ¿Han sido los datos enviados a la empresa? SI/NO
27. Fecha de envío:

DECLARACIÓN

1. **Este documento ha sido emitido de conformidad con los procedimientos establecidos en la Disposición adicional primera del RD ...../.....**
2. **Este documento atestigua que fue posible/ no fue posible[1] transferir los datos almacenados en la unidad instalada en el vehículo identificada arriba, con la cual estaba equipado el vehículo identificado arriba. En respuesta a la solicitud por escrito de la empresa de transportes identificada arriba:**
   a) **No han podido serle entregados los datos a la empresa de transportes y este documento se emite como certificado de intransferibilidad de acuerdo con el Reglamento de ejecución (UE) 2016/799 de la comisión de 18 de marzo de 2016**
   b) **Los datos identificados arriba han sido enviados a la empresa de transportes de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de ejecución (UE) 2016/799 de la comisión de 18 de marzo de 2016.**

FIRMA DEL TÉCNICO QUE REALIZÓ LA INTERVENCIÓN	FIRMA DEL RESPONSABLE TÉCNICO

1 Táchese lo que no proceda
2 Táchese si no procede

Notas sobre el informe de transferencia de datos.

A. Los siguientes datos del informe: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 13, 14, 15, 16, 18 y 19 sólo se podrán rellenar si se pueden obtener de la unidad instalada en el vehículo o de la documentación del vehículo en el que la unidad instalada en el vehículo está correctamente instalada. Cuando no sea posible, con las pautas anteriores, rellenar algún dato, se pondrá un guion. En el dato 17 se hará constar SÍ cuando la unidad instalada en el vehículo esté correctamente instalada; en otro caso, se hará constar NO.

B. La transferencia de datos sólo se pondrá a disposición de «la empresa de transportes que corresponda», que es la empresa que ha utilizado su propia tarjeta de empresa para salvaguardar sus datos en la unidad instalada en el vehículo.

C. Sólo los datos relativos a «la empresa de transportes que corresponda» se pondrán a disposición de dicha empresa.

D. Debe presentarse al centro técnico un documento que avale la titularidad de los datos por parte de la empresa de transportes interesada, bien directamente, por una autorización o por un representante, de forma que permita al centro técnico verificar y archivar la identidad de la titularidad.

E. La solicitud de una copia de los datos transferidos debe solicitarse al centro técnico que ha emitido este informe. Los procedimientos de remisión que se admiten son: en mano a una persona, por correo electrónico o por Internet, por empresa de mensajería, por correo certificado. El solicitante debe evaluar la confidencialidad de los datos transferidos para el procedimiento de remisión que elija. El centro técnico no será responsable de la violación de la confidencialidad de los datos durante su remisión.

F. Los datos recuperados de la unidad instalada en el vehículo identificada en este informe se guardarán en el centro técnico por un año desde la fecha de la transferencia. Una vez cumplido dicho plazo, los datos serán destruidos.

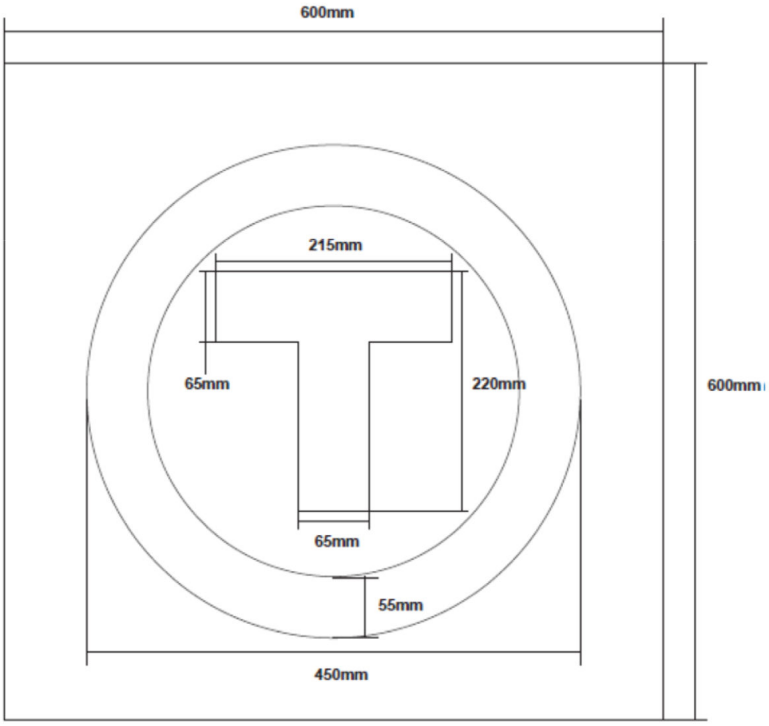
ANEXO III

Señal del servicio de tacógrafos

La señal consistirá en un cuadrado de 60 cm de lado con un logotipo circular de 45 cm de diámetro según se muestra en la figura.

El cuadrado será de color azul tráfico RAL 5017; el logotipo de color blanco puro RAL 9010, ambos según la carta de colores del sistema RAL.

RAL 5017
RAL 9010


600mm
215mm
65mm
220mm
600mm
65mm
55mm
450mm

§ 36

Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 105, de 3 de mayo de 2005
Última modificación: 25 de febrero de 2017
Referencia: BOE-A-2005-7137

Las modificaciones llevadas a cabo en el Reglamento (CEE) número 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, que han tenido lugar, básicamente, mediante el Reglamento (CE) número 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, y el Reglamento (CE) número 1360/2002 de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) 3821/85 citado, y cuyo objetivo último es mejorar las condiciones de competencia y seguridad en el transporte por carretera, suponen un salto cualitativo muy significativo en relación con el aparato de control o tacógrafo, como elemento de cohesión social en el ejercicio de la actividad de transporte por carretera.

La implantación del nuevo tacógrafo digital, que se efectúa mediante esta Orden, precisa del establecimiento de los mecanismos necesarios para su efectiva puesta en funcionamiento, de modo que se garantice tanto la seguridad en la expedición de las nuevas tarjetas de tacógrafo, como su necesario volcado de datos y la confidencialidad de los mismos.

De este modo, el capítulo primero, relativo a las tarjetas de tacógrafo, establece, básicamente, además de la clasificación de las mismas, las normas para su expedición, renovación y sustitución, así como sus características y plazos de validez.

El capítulo segundo, concerniente a la transferencia, descarga o volcado de datos del tacógrafo digital, determina cómo han de realizarse estas operaciones, sus plazos y medios, de manera que se permita que la información registrada en la tarjeta del conductor o en la unidad del vehículo se encuentre disponible para su explotación por parte de la empresa y, en su caso, para la Inspección de transportes.

Por último, en el capítulo tercero, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal, se crea el nuevo fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital, determinándose sus características.

En su virtud, dispongo:

CAPÍTULO I

De las tarjetas de tacógrafo

Sección primera. Concepto y clases de tarjetas de tacógrafo

Artículo 1. *Conceptos de tacógrafo digital y de tarjeta de tacógrafo.*

El tacógrafo digital o aparato de control, es un aparato destinado a ser instalado en vehículos dedicados al transporte por carretera, con la finalidad de indicar, registrar y almacenar, automática o semiautomáticamente, datos referentes a la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de trabajo de sus conductores. Sus características, funciones, condiciones de fabricación, funcionamiento, homologación, instalación, verificaciones, controles y reparaciones, se encuentran recogidos en el anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

La tarjeta de tacógrafo es una tarjeta inteligente que se utiliza con el aparato de control. Las tarjetas de tacógrafo comunican al aparato de control la identidad (o el grupo de identidad) del titular y permiten la transferencia y el almacenamiento de datos. Sus condiciones de fabricación, funcionamiento, homologación y expedición se encuentran recogidas en el anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 citado en el párrafo precedente.

Artículo 2. *Clases de tarjetas de tacógrafo.*

Las tarjetas de tacógrafo pueden ser de los siguientes tipos: tarjeta de conductor; tarjeta de la empresa; tarjeta de control, y tarjeta de centro de ensayo.

La tarjeta de conductor es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente a conductores individuales, que identifica a éstos y permite almacenar datos sobre su actividad.

La tarjeta de la empresa es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente al titular o arrendatario de vehículos provistos de tacógrafo digital. Identifica a la empresa y permite visualizar, transferir e imprimir la información almacenada en el aparato o aparatos de control instalados en los vehículos de la empresa.

La tarjeta de control es la tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente al personal de la Inspección del Transporte por Carretera u otros órganos de control y de las fuerzas y cuerpos de seguridad encargados de la vigilancia y control del transporte por carretera. Identifica al agente de control y el organismo al que pertenece, y permite acceder a la información almacenada en la memoria de datos del tacógrafo digital o en las tarjetas de conductor a efectos de su lectura, impresión o transferencia.

La tarjeta de centro de ensayo es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente a un fabricante de tacógrafos digitales, a un instalador, a un fabricante de vehículos o a un centro, debidamente autorizados. Identifica al titular y permite o bien probar y activar o bien probar, activar, calibrar y transferir datos al tacógrafo digital.

Artículo 3. *Compatibilidad de titularidad de tarjetas de tacógrafo.*

El titular de una tarjeta de conductor podrá, en su caso, ser titular de una o varias tarjetas de empresa, pero no podrá ser titular de tarjetas de centro de ensayo ni de tarjeta de control.

El titular de una tarjeta de empresa podrá, en su caso, ser titular de una tarjeta de conductor, pero no podrá ser titular de tarjetas de centro de ensayo ni de tarjeta de control.

El titular de una tarjeta de centro de ensayo no podrá ser titular de tarjeta de conductor, de tarjeta de empresa ni de tarjeta de control.

El titular de una tarjeta de control no podrá ser titular de tarjeta de conductor, de tarjeta de empresa ni de tarjeta de centro de ensayo.

Sección segunda. De las tarjetas de conductor

Artículo 4. *Expedición de las tarjetas de conductor -primera emisión.*

Para la conducción de vehículos dotados de tacógrafo digital a que hace referencia el anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, será preciso contar con la correspondiente tarjeta de conductor, cuando éste se encuentre sujeto a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) número 3820/85, del Consejo, de 20 de diciembre, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y en el Real Decreto 2242/1996, de 28 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera.

Las solicitudes de otorgamiento de nuevas tarjetas de conductor o primera emisión de la tarjeta, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden. Las solicitudes deberán dirigirse al órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el solicitante tenga su residencia normal, haciéndose constar los siguientes datos:

1. Nombre y apellidos, nacionalidad, sexo, tipo y número de documento de identidad, fecha de nacimiento, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto.
2. Número de permiso de conducción, clase, fecha de validez, país y autoridad que lo haya emitido.
3. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal de la persona que, en su caso, actúe en representación del solicitante.
4. Lugar y fecha en que se formula la solicitud.
5. Firma del solicitante o de la persona que actúe en su representación.
6. Firma del titular de la tarjeta. El solicitante firmará en el recuadro situado a tal efecto, sin sobrepasar sus límites. Si el solicitante posee un certificado de la clase 2 con firma digital, emitido por una autoridad certificadora reconocida, podrá realizar y presentar la solicitud por Internet. En este caso la firma deberá tener una resolución mínima de 600 puntos por pulgada, recortada a un tamaño de 50 x 11 milímetros, con fondo blanco; el fichero será en formato TIF o JPEG, con la máxima compresión que no comprometa su calidad.
7. El recuadro denominado código de barras se podrá utilizar cuando el solicitante se conecte por Internet, rellenando el formulario en pantalla e imprimiendo todos sus datos. Para facilitar su captura, dichos datos se codificarán mediante el código de barras bidimensional ubicado a tales efectos.
8. Especificar si la tarjeta ya confeccionada se entregará por correo y, en su caso, determinar un domicilio de envío.
9. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de primera emisión de tarjeta de conductor.

Junto con la solicitud, se aportará la siguiente documentación:

1. D. N. I., T. I. E. o Pasaporte.
2. Permiso de conducción en vigor de las clases B+E, C, Cl, D ó D1, salvo cuando figure inscrito en el Registro de la Dirección General de Tráfico.
3. Acreditación de la residencia en la provincia en la que se presenta la solicitud. A estos efectos, para los ciudadanos de países pertenecientes a la Unión Europea, será suficiente cualquier documento con valor probatorio, y, para los ciudadanos de terceros países, se acreditará la residencia mediante la tarjeta de identidad de extranjero (T. I. E.) o el visado de trabajo y residencia, o bien mediante autorización administrativa para trabajar u otra documentación equivalente expedida conforme a la legislación de derechos y libertades de los extranjeros en España.
4. Fotografía actual del solicitante, de tipo carné y con las siguientes características:

Tamaño de 25 × 32 milímetros, en color, con un fondo uniforme y de tono blanco o claro. La distancia entre la barbilla y el nacimiento del pelo o la frente será de entre 20 y 25 milímetros.

No deberá aparecer el solicitante con gafas oscuras, sombrero o cualquier otro elemento que oculte total o parcialmente el rostro.

Si se envía por Internet, la fotografía deberá tener una resolución mínima de 600 puntos por pulgada, recortada a un tamaño de 25 × 32 milímetros, y el fichero estará en formato JPEG, con una compresión que no comprometa su calidad.

Una vez comprobada la adecuación de la documentación presentada por el solicitante a los requisitos mencionados, el órgano competente expedirá la correspondiente tarjeta de conductor, la cual se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 5. *Contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de conductor.*

El contenido y características de las tarjetas de conductor, cuya validez será de cinco años, es el que al efecto se encuentra establecido en el apartado IV del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85, de 20 de diciembre de 1985.

La tarjeta de conductor tendrá carácter personal y no podrá ser objeto, durante su plazo de validez, de retirada o suspensión bajo ningún concepto, a menos que se compruebe que ha sido falsificada, que el conductor utilice una tarjeta de la que no es titular o que se ha obtenido con declaraciones falsas o documentos falsificados.

El conductor sólo podrá ser titular de una tarjeta de conductor. Sólo podrá utilizar su propia tarjeta de conductor personalizada. No utilizará una tarjeta de conductor defectuosa o cuyo plazo de validez haya caducado o que haya sido declarada su pérdida o robo.

Artículo 6. *Renovación de tarjetas de conductor.*

La tarjeta de conductor deberá ser renovada a petición del interesado, ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el solicitante tenga su residencia normal, en un plazo máximo de quince días hábiles antes de la fecha de caducidad de la tarjeta.

Las solicitudes de otorgamiento de renovación de tarjetas de conductor deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 4, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de conductor por caducidad.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar.

Junto con la solicitud, se aportará la documentación señalada en el artículo 4.

El órgano competente expedirá una nueva tarjeta antes de la fecha de caducidad, siempre que la solicitud hubiera sido presentada dentro del plazo arriba señalado. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 7. *Modificación de datos de tarjetas de conductor.*

En el supuesto de que con posterioridad a la expedición de una tarjeta de conductor, se produzcan hechos que supongan una modificación de los datos en ella contenidos, debido a cambio de domicilio, error en datos de la tarjeta u otra causa, el conductor deberá solicitar, en el plazo máximo de un mes a partir del momento en que se produzca la causa determinante de la modificación, su renovación ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquél tenga su residencia normal.

Las solicitudes deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 4, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de conductor por modificación de datos.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar.

Junto con la solicitud, se aportará, además de la documentación señalada en el artículo 4, la justificación documental que, en su caso, acredite la modificación de datos solicitada.

El órgano competente expedirá una nueva tarjeta dentro de los quince días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Artículo 8. *Sustitución de tarjetas de conductor.*

En caso de pérdida, robo, deterioro, mal funcionamiento o retirada de la tarjeta de conductor, éste deberá solicitar, en el plazo máximo de siete días naturales a partir del momento en que se haya producido el hecho, su sustitución ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquél tenga su residencia normal.

Las solicitudes de otorgamiento de sustitución de tarjetas de conductor, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 4, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de sustitución de tarjeta de conductor por pérdida, robo, deterioro, mal funcionamiento o retirada de la tarjeta.
2. Fecha de la pérdida o, en su caso, del robo.
3. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a sustituir.

Junto con la solicitud, se aportará, además de la documentación señalada en el artículo 4, los documentos que acrediten el robo o la retirada, o una declaración de la pérdida, deterioro o mal funcionamiento.

El órgano competente expedirá una nueva tarjeta dentro de los cinco días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta, que mantendrá el mismo plazo de validez de la tarjeta anterior, se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, cuando se trate de supuestos de deterioro o mal funcionamiento, se deberá devolver el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Cuando la tarjeta perdida o robada fuera recuperada posteriormente por su titular, éste deberá devolverla inmediatamente ante el correspondiente órgano emisor.

Cuando se solicite la sustitución de una tarjeta por pérdida, robo, deterioro, mal funcionamiento o retirada después de la fecha de caducidad de la misma, dicha solicitud se considerará como primera emisión.

Artículo 9. *Canje de tarjetas de conductor.*

Cuando el titular de una tarjeta de conductor válida expedida por un Estado miembro haya fijado su residencia normal en España, podrá solicitar que se le canjee la tarjeta por otra tarjeta de conductor equivalente. Corresponderá al órgano competente en materia de transporte por carretera que efectúa el canje, comprobar, si fuese necesario, si la tarjeta presentada está todavía en periodo de validez.

Las solicitudes de otorgamiento de tarjetas de conductor por canje, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo I de esta orden, dirigido al órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el solicitante tenga su residencia normal, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 4, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de expedición de tarjeta de conductor por canje.
2. País de origen.
3. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a canjear.

Junto con la solicitud, se aportará, además, la documentación señalada en el artículo 4.

El órgano competente expedirá una nueva tarjeta dentro de los quince días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se

entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Sección tercera. De las tarjetas de empresa

Artículo 10. *Expedición de las tarjetas de empresa –primera emisión–.*

Las empresas titulares o arrendatarias de vehículos dotados del aparato de control a que hace referencia el anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85, deberán solicitar, ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquéllas tengan su domicilio fiscal, la correspondiente tarjeta o tarjetas de empresa.

Podrán solicitarse tantas tarjetas como la empresa estime necesarias, hasta un máximo de 62.

Las solicitudes de otorgamiento de nuevas tarjetas de empresa o primera emisión de la tarjeta, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo II de esta orden, o por Internet si la empresa o su representante cuenta con un certificado de la clase 2 con firma digital. En las solicitudes se harán constar los siguientes datos:

1. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal del solicitante.
2. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal de la persona que, en su caso, actúe en representación del solicitante.
3. Cuando la empresa no sea titular de autorización de transporte, por no ser ésta necesaria, matrícula de algún vehículo del que la empresa disponga en arrendamiento o del que sea titular y para el que se precise tacógrafo.
4. Lugar y fecha en que se formula la solicitud.
5. Firma del solicitante o de la persona que actúa en su representación.
6. Número de tarjetas que se solicitan (máximo 62).
7. El recuadro denominado código de barras se podrá utilizar cuando el solicitante se conecte por Internet, rellenando el formulario en pantalla e imprimiendo todos sus datos. Para facilitar su captura, dichos datos se codificarán mediante el código de barras bidimensional ubicado a tales efectos.
8. Especificar si la tarjeta ya confeccionada se entregará por correo y, en su caso, determinar un domicilio de envío.
9. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de primera emisión de tarjeta de empresa.

Junto con la solicitud, se aportará la siguiente documentación:

1. D.N.I., T.I.E. o C.I.F.
2. Acreditación del domicilio fiscal.
3. Cuando la empresa no sea titular de autorización de transporte, permiso de circulación de algún vehículo que la empresa disponga en arrendamiento o del que sea titular y para el que se precise tacógrafo.

Una vez comprobada la adecuación de la documentación presentada por el solicitante a los requisitos mencionados, el órgano competente expedirá la correspondiente tarjeta o tarjetas de empresa, que se entregarán al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 11. *Contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de empresa.*

El contenido y características de las tarjetas de empresa, cuya validez será de cinco años, es el que al efecto se encuentra establecido en el apartado IV del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

En el supuesto de que la empresa dejara de ser titular o arrendataria de vehículos dotados de aparato de control, deberá devolver al órgano emisor la tarjeta o tarjetas de empresa que le hubieran sido expedidas.

Artículo 12. *Renovación de tarjetas de empresa.*

Las tarjetas de empresa deberán ser renovadas a petición del interesado, ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que la empresa tenga su domicilio fiscal, en un plazo máximo de quince días hábiles antes de la fecha de caducidad de la tarjeta.

Las solicitudes de otorgamiento de renovación de tarjetas de empresa, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo II de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 10, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de empresa por caducidad.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar y el número de tarjetas que se solicitan.

Junto con la solicitud, se aportará la documentación señalada en el artículo 10.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, la nueva tarjeta o tarjetas, antes de la fecha de caducidad siempre que la solicitud hubiera sido presentada dentro del plazo señalado. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 13. *Modificación de datos de tarjetas de empresa.*

En el supuesto de que con posterioridad a la expedición de una tarjeta de empresa, se produzcan hechos que supongan una modificación de los datos en ella contenidos, debido a cambio de domicilio, cambio de denominación, error en datos de la tarjeta u otra causa, el titular deberá solicitar, en el plazo máximo de un mes a partir del momento en que se produzca la causa determinante de la modificación, la renovación de la tarjeta ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquél tenga su domicilio fiscal.

Las solicitudes deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo II de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 10, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de empresa por modificación de datos.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar y el número de tarjetas que se solicitan.

Junto con la solicitud, se aportará, además de la documentación señalada en el artículo 10, la justificación documental que, en su caso, acredite la modificación de datos solicitada.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, la nueva tarjeta o tarjetas dentro de los quince días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta tendrá un plazo de validez de cinco años y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Artículo 14. *Sustitución de tarjetas de empresa.*

En caso de pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento, la empresa titular de tarjetas de empresa deberá solicitar, en el plazo máximo de siete días naturales a partir del momento en que se haya producido el hecho, su sustitución ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que aquélla tenga su domicilio fiscal.

Las solicitudes de otorgamiento de sustitución de tarjetas de empresa, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo II de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 10, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de sustitución de tarjeta de empresa por pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento.

2. Fecha de la pérdida o, en su caso, del robo.
3. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a sustituir.

Junto con la solicitud, se aportará la documentación señalada en el artículo 10.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, una nueva tarjeta en un plazo de cinco días hábiles a partir de la solicitud. La nueva tarjeta mantendrá el mismo plazo de validez que la sustituida, y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, cuando se trate de supuestos de deterioro o mal funcionamiento deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Sección cuarta. De las tarjetas de centro de ensayo

Artículo 15. *Expedición de las tarjetas de centro de ensayo-primera emisión.*

Podrán solicitar tarjetas de centro de ensayo los fabricantes de vehículos que tengan instalaciones productivas en España, en cuyos vehículos sea necesario colocar tacógrafos digitales; los fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares en cuyas carrocerías sea necesario instalar tacógrafos digitales; los fabricantes de tacógrafos digitales y sus talleres concesionarios; los talleres de reparación de vehículos de las ramas de actividad mecánica o electricidad y, por último, las estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).

Las solicitudes de otorgamiento de nuevas tarjetas de centro de ensayo o primera emisión de la tarjeta, deberán formularse ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el centro se encuentre ubicado, mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo III de esta orden. Si el centro de ensayo o su representante cuenta con un certificado de clase 2 con firma digital, emitido por autoridades reconocidas, podrá presentar las solicitudes vía Internet. En la solicitud se harán constar los siguientes datos:

1. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal del solicitante. Cuando se trate de centros del tipo de actividad b) estos datos se aportarán tanto por el centro como por el responsable técnico o técnico del mismo, así como entidad expedidora del certificado de formación de dicho responsable técnico o técnico del centro y fecha de emisión.
2. Tipo de centro:

a) Fabricantes de vehículos con instalaciones productivas en España en cuyos vehículos sea necesario colocar tacógrafos digitales.
b) Fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares en cuyas carrocerías sea necesario instalar tacógrafos digitales.
c) Fabricantes de tacógrafos digitales y sus talleres autorizados.
d) Talleres de reparación de vehículos de las ramas de actividad mecánica o electricidad.
e) Estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).

3. Tipo de actividad:

a) Exclusivamente instalación y activación.
b) Instalación, activación, inspección de instalación y calibrado.

4. Órgano que autorizó al centro y fecha de la autorización o su renovación: se consignará la fecha de primera autorización o en el caso de renovaciones, la de los certificados de sistemas de gestión o conformidad de producción que sirvieron como base a la autorización.
5. Nombre y apellidos o razón social, domicilio, teléfono y/o e-mail de contacto y número de identificación fiscal de la persona que, en su caso, actúe en representación del solicitante.
6. Lugar y fecha en que se formula la solicitud.
7. Firma del solicitante o de la persona que actúa en su representación.
8. Número de tarjetas que se solicitan (máximo 3 si la actividad no incluye calibrado, según haya autorizado el órgano competente en materia de industria).
9. El recuadro denominado código de barras se podrá utilizar cuando el solicitante se conecte por Internet, rellenando el formulario en pantalla e imprimiendo todos sus datos.

Para facilitar su captura, dichos datos se codificarán mediante el código de barras bidimensional ubicado a tales efectos.

10. Especificar si la tarjeta ya confeccionada se entregará por correo y, en su caso, determinar un domicilio de envío.

11. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de primera emisión de tarjeta de centro de ensayo.

Junto con la solicitud, se aportará la siguiente documentación:

a) D.N.I., T.I.E., o pasaporte, tanto del solicitante como del responsable o técnico del centro.

b) Autorización expedida por el órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma en que esté ubicado el taller o centro.

c) Certificado en vigor del sistema de gestión o conformidad de producción del centro técnico, exigido en su autorización.

d) Certificado de formación del responsable técnico o técnico (este requisito no será necesario cuando los solicitantes limiten su actividad a la instalación y activación del tacógrafo digital).

Una vez comprobada la adecuación de la documentación presentada por el solicitante a los requisitos mencionados, el órgano competente expedirá la correspondiente tarjeta o tarjetas de centro de ensayo, que se entregarán al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 16. *Contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de centro de ensayo.*

El contenido y las características de las tarjetas de centro de ensayo, cuya validez será de un año, es el que al efecto se encuentra establecido en el apartado IV del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

Cuando se produzca la retirada o suspensión de una autorización de centro de ensayo, la inhabilitación del responsable técnico o de alguno de sus técnicos o dejen éstos de prestar servicio en el centro, o se cese en la actividad por cualquier causa, las tarjetas deberán ser devueltas al órgano que las emitió.

Artículo 17. *Renovación de tarjetas de centro de ensayo.*

Las tarjetas de centro de ensayo deberán ser renovadas a petición del interesado, ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el centro se encuentre ubicado, en un plazo máximo de quince días hábiles antes de la fecha de caducidad de la tarjeta.

Las solicitudes de otorgamiento de renovación de tarjetas de centro de ensayo deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo III de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 15, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de centro de ensayo por caducidad.

2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar y, en su caso, el número de tarjetas que se solicitan.

Junto con la solicitud, se aportará la documentación señalada en el artículo 15.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, una nueva tarjeta o tarjetas, cuyo plazo de validez será de un año. La nueva tarjeta o tarjetas, que sustituirán a las antiguas, serán expedidas en un plazo de cinco días hábiles a partir de la solicitud, y entregadas al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto.

Artículo 18. *Modificación de datos de tarjetas de centro de ensayo.*

En el supuesto de que con posterioridad a la expedición de una tarjeta de centro de ensayo, se produzcan hechos que supongan una modificación de los datos en ella

contenidos, debido a cambio de domicilio, cambio de denominación, variación en el tipo o actividad del centro, error en datos de la tarjeta u otra causa, el titular deberá solicitar, en el plazo máximo de un mes a partir del momento en que se haya producido el hecho, la renovación de la tarjeta ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el centro se encuentre ubicado.

Las solicitudes deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo III de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 15, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de renovación de tarjeta de centro de ensayo por modificación de datos.
2. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a renovar y, en su caso, el número de tarjetas que se solicitan.

Junto con la solicitud, se aportará, además de la documentación señalada en el artículo 15, la justificación documental acreditativa de la modificación de datos solicitada. Esta justificación documental deberá haber sido previamente aceptada por el órgano competente en materia de industria que concedió la autorización.

El órgano competente, expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, una nueva tarjeta o tarjetas, dentro de los quince días hábiles siguientes a la solicitud. La nueva tarjeta, que sustituirá a la antigua, mantendrá el mismo plazo de validez y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Artículo 19. *Sustitución de tarjetas de centro de ensayo.*

En caso de pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento de la tarjeta de centro de ensayo, el centro deberá solicitar, en el plazo máximo de siete días naturales a partir del momento en que se produzca el hecho, su sustitución ante el órgano competente en materia de transporte por carretera que corresponda al lugar en que el centro se encuentre ubicado.

Las solicitudes de otorgamiento de sustitución de tarjetas de centro de ensayo, deberán formularse mediante escrito ajustado al modelo que figura como anexo III de esta orden, en el que se harán constar los datos establecidos en el artículo 15, con las siguientes particularidades:

1. En la causa de la solicitud se hará constar que se trata de sustitución de tarjeta de centro de ensayo por pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento.
2. Fecha de la pérdida o, en su caso, del robo.
3. Deberá especificarse el número de la tarjeta que se va a sustituir.

Junto con la solicitud, se aportarán, además de la documentación señalada en el artículo 15, los documentos que acrediten el robo o una declaración de la pérdida, deterioro o mal funcionamiento, así como comunicación al órgano competente en materia de industria con acuse de recibo.

El órgano competente expedirá, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos, una nueva tarjeta o tarjetas en un plazo de cinco días hábiles a partir de la solicitud. La nueva tarjeta, que sustituirá a la antigua, mantendrá el mismo plazo de validez y se entregará al solicitante en la oficina emisora o en el domicilio que se hubiera determinado al efecto. En cualquier caso, deberá devolverse el original de la tarjeta antigua antes de la entrega de la nueva.

Cuando la tarjeta perdida o robada fuera recuperada posteriormente, el centro deberá devolverla inmediatamente ante el correspondiente órgano emisor.

Sección quinta. De las tarjetas de control

Artículo 20. *Expedición de las tarjetas de control.*

Los órganos competentes en materia de transporte por carretera establecerán los mecanismos adecuados para proveer al personal de la Inspección de Transporte por Carretera u otros organismos de control, así como de las fuerzas y cuerpos de seguridad

encargadas de la vigilancia y control del transporte por carretera, de las correspondientes tarjetas de control, así como para su renovación, sustitución y modificación de datos.

Artículo 21. *Contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de control.*

El contenido y las características de las tarjetas de control, que tendrán validez de cinco años, es el que al efecto se encuentra establecido en el apartado IV del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

Cuando por cualquier causa el titular de una tarjeta de control deje de prestar servicio para la Inspección del Transporte por Carretera u otros organismos de control o las fuerzas y cuerpos de seguridad encargadas de la vigilancia y control del transporte por carretera, las tarjetas deberán ser devueltas al órgano emisor de las mismas.

CAPÍTULO II

De la transferencia, descarga o volcado de datos del tacógrafo digital

Artículo 22. *Concepto de transferencia de datos y de unidad intravehicular.*

La transferencia, descarga o volcado de datos, es la copia, junto con la firma digital, de una parte o de la totalidad de los datos almacenados en la memoria del vehículo o en la memoria de una tarjeta de tacógrafo. La transferencia no podrá modificar ni borrar ninguno de los datos almacenados.

La unidad intravehicular (VU) es el aparato de control, excepto el sensor de movimiento y los cables que conectan dicho sensor. Puede tratarse de una sola unidad o de varias unidades repartidas por el vehículo.

El protocolo de transferencia de datos aplicable a los efectos del presente título será el recogido en el apéndice 7 del anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

Artículo 23. *Deber de conservación de datos.*

Sin perjuicio de lo establecido en las disposiciones vigentes en el orden laboral, toda empresa titular o arrendataria de vehículos dotados de tacógrafo digital está obligada a mantener, durante un mínimo de 365 días a partir de la fecha de su registro, los datos necesarios para el control del cumplimiento de lo establecido en el Reglamento (CEE) número 3820/85 y en la Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, y registrados por los aparatos de control en la memoria del mismo, de forma que puedan hacerse disponibles en condiciones que garanticen la seguridad y la exactitud de los mismos.

Artículo 24. *La descarga, transferencia o volcado de datos.*

Para dar cumplimiento a la obligación de la conservación de datos, periódicamente, y mediante el procedimiento que se considere apropiado, la empresa titular de vehículos con tacógrafo digital, procederá a la descarga, transferencia o volcado de datos de la unidad vehicular o unidades vehiculares y las tarjetas de sus conductores a cualquier medio de almacenamiento externo.

Los datos almacenados deben ser transparentes, esto es, durante el almacenamiento es preciso respetar el orden de los bytes que se transfieren de la tarjeta, así como el orden de los bits dentro de cada byte.

La descarga de datos de cada unidad intravehicular deberá hacerse, cuando menos, en los siguientes plazos o supuestos:

Antes de transferir el vehículo, o bien la cesión de su disposición, o antes de que el vehículo vuelva al arrendador en el supuesto del arrendamiento del mismo.

Cuando se detecte un mal funcionamiento pero aún puedan descargarse los datos.

Cuando sea necesario para dar cumplimiento a los requerimientos de la Administración.

Al menos cada tres meses.

La descarga de datos de las tarjetas de los conductores deberá hacerse, cuando menos, en los siguientes plazos o supuestos:

Al abandonar el conductor la empresa.
Cuando sea necesario para dar cumplimiento a los requerimientos de la Administración.
Cuando se produzca la caducidad de la tarjeta.
Antes de la devolución de la tarjeta al órgano emisor cuando ello resulte exigible.
Al menos cada 31 días para garantizar que no hay sobreescritura.

Los datos mínimos a descargar o volcar serán los siguientes:

a) Datos de la tarjeta de conductor:

Todos los archivos elementales de la tarjeta que se transfieren en una sesión de descarga deben almacenarse en un único fichero.

Cada fichero contendrá un conjunto de registros lógicos, que se corresponderán con archivos elementales de la tarjeta y que tendrán la siguiente estructura de campos:

Nombre	Longitud (bytes)	Significado o valor
FID	2	Identificador del archivo elemental
Tipo	1	‘00’ (archivo elemental) ‘01’ (firma de archivo elemental)
Longitud	2	Tamaño del archivo elemental
Datos	[Longitud]	Contenido del archivo elemental

Los ficheros de datos deberán contener los siguientes archivos elementales:

Archivo	FID	Descripción
ICC	0002	Identificación física de la tarjeta.
IC	0005	Identificación del chip.
Application_identification	0500	Versión, tamaño de los registros internos,...
Card_Certificate	C100	Certificado de la tarjeta.
CA_Certificate	C108	Certificado de la CIA.
Identification	0520	Número, CIA, fecha de validez,...
Card_Download	050E	Fecha y hora de la última transferencia de datos de la tarjeta.
Driving_license_info	0521	Número, país de expedición, fecha de validez,...
Events_data	0502	Registro de incidentes.
Faults_data	0503	Registro de fallos.
Driver_Activity_data	0504	Actividad del conductor.
Vehicles_Used	0505	Vehículos utilizados.
Places	0506	Lugares donde comienza o termina un periodo de trabajo diario.
Current_Usage	0507	Fecha, hora y vehículo en que se abrió la sesión.
Control_Activity_Data	0508	Actividades de control sobre la tarjeta.
Specific_Conditions	0522	Fuera de ámbito, transbordador,...

b) Datos de la unidad intravehicular:

Cada fichero contendrá un conjunto de registros lógicos que tendrán la siguiente estructura de campos:

Nombre	Longitud (bytes)	Significado o valor
SID	1	Identificador de servicio (fijo a ‘76’).
TREP	1	‘01’ (Resumen) ‘02’ (Actividades) ‘03’ (Incidentes y fallos) ‘04’ (Datos pormenorizados de la velocidad) ‘05’ (Datos técnicos).
Datos	[variable]	Contenido del registro.

Todos los registros que se transfieren en una sesión de descarga deben almacenarse en un único fichero.

El fichero de descarga deberá contener los siguientes registros obligatorios:

Nombre	Identificador (TREP)	Significado
Datos Resumen.	01	Certificados, identificación del vehículo, bloqueos de tarjetas de empresa, actividades de control.
Actividades.	02	Un registro de actividades por cada fecha de calendario.
Incidentes y fallos.	03	Un registro por cada incidente o fallo.
Datos de velocidad.	04	Datos pormenorizados de la velocidad. Un registro por segundo.
Datos técnicos.	05	Fabricante de la VU, número de serie, versión SW, registros de calibrado.

Artículo 25. *Integridad, confidencialidad y disponibilidad de los datos almacenados por las empresas.*

Las empresas titulares o arrendatarias de vehículos dotados de tacógrafo digital deberán disponer de los mecanismos de seguridad necesarios que garanticen las condiciones de integridad, confidencialidad y disponibilidad de los datos almacenados. En todo caso, deberán implantarse las medidas técnicas y organizativas previstas en el Real Decreto 994/1999, de 11 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de medidas de seguridad de los ficheros automatizados que contengan datos de carácter personal.

Artículo 26. *Disposición de datos para la Administración.*

Toda empresa titular de vehículos dotados de tacógrafo digital deberá atender los requerimientos de petición de datos solicitados por parte de los órganos competentes en materia de transportes u otros organismos de control, debiendo aportar los mismos por alguno de los siguientes procedimientos: soporte físico CD-R o CD-RW, correo electrónico o descargando los ficheros mediante una página Web de descarga. En cualquier caso, el formato de ficheros deberá ser compatible con el sistema de ficheros Windows XP o equivalente, y para poder verificar la autenticidad e integridad de los datos recibidos, éstos se remitirán siempre con una firma digital añadida, la cual se ajustará a lo establecido en el apéndice 11 del Anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85.

Los datos se podrán requerir desagregados por vehículo, conductor o período de actividad. El nombre de los ficheros tendrá la siguiente estructura:

Ficheros de datos de las VU:

V_M...M_C...C_YYYYMMDD_HHMM.TGD
V: identifica el tipo de fichero (datos de la VU).
M...M: VRN (matrícula del vehículo). Campo de longitud variable.
C...C: país con cuyo certificado se firman los datos de la VU. Campo variable de 1 a 3 caracteres. Codificado según el Anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 en su Apartado 2.71.
YYYYMMDD_HHMM: fecha y hora en la que se realizó la descarga:

YYYY: año.
MM: mes.
DD: día.
HH: hora.
MM: minuto.

TGD: extensión del fichero.

El fichero deberá contener datos de actividad de todas las fechas incluidas en el periodo que se solicite, en orden cronológico.

Ficheros de datos de las tarjetas de conductor:

C_N...N_C...C_ YYYYMMDD_HHMM.TGD
C: identifica el tipo de fichero (datos de una tarjeta de conductor).
N...N: número de la tarjeta (16 caracteres).
C...C: país emisor de la tarjeta. Campo variable de 1 a 3 caracteres. Codificado según el Anexo I B del Reglamento (CEE) número 3821/85 en su Apartado 2.71.

YYYYMMDD_HHMM: fecha y hora en la que se realizó la descarga:

YYYY: año.
MM: mes.
DD: día.
HH: hora.
MM: minuto.

TGD: extensión del fichero.

CAPÍTULO III

Fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital

Artículo 27. *Creación y características del fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital.*

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, se crea el «fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital» cuyas características se señalan a continuación:

a) Finalidad del fichero: servir de soporte a la gestión administrativa de otorgamiento y expedición de tarjetas de tacógrafo digital.
b) Personas sobre las que se pretende obtener datos de carácter personal o que resulten obligados a suministrarlos: conductores de vehículos y empresas que, de conformidad con la vigente normativa de la Unión Europea, deban ser titulares de tarjetas de tacógrafo digital.
c) Procedimiento de recogida de los datos de carácter personal: a través de los propios interesados o sus representantes mediante la correspondiente solicitud.
d) Estructura básica del fichero y descripción de los tipos de datos de carácter personal incluidos en el mismo: el fichero se estructurará, básicamente, mediante tipos de tarjetas de tacógrafo digital y titulares de las mismas a través de datos de carácter identificativo (nombre, apellidos, dirección postal y N. I. F. o C. I. F.).
e) Cesiones de datos de carácter personal y, en su caso, transferencias de datos que se prevean a otros países: está prevista la cesión de datos a los órganos competentes en materia de transportes de las Comunidades Autónomas y de los distintos Estados miembros de la Unión Europea, al personal de la Inspección de Transporte por Carretera u otros órganos de control, así como a las fuerzas y cuerpos de seguridad encargados de la vigilancia del transporte por carretera.
f) Órgano de la Administración responsable del fichero: Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento.
g) Servicios o unidades ante los que se pueden ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición: Dirección General de Transportes por Carretera (Secretaría General de Transportes -Ministerio de Fomento), Paseo de la Castellana, número 67, 28071 Madrid.
h) Medidas de seguridad con indicación del nivel exigible: nivel básico.

Disposición adicional primera. *Anotaciones de origen y destino del período de trabajo diario.*

De conformidad con lo establecido en el artículo 15.5 bis del Reglamento (CEE) número 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, los conductores de vehículos que efectúen un transporte interior, deberán anotar, además del símbolo del país, el correspondiente a la Comunidad Autónoma en que comience y termine su período de trabajo diario. Para ello, anotarán de forma manual, o automáticamente cuando el aparato de control esté conectado a un sistema de localización por satélite, el símbolo correspondiente de las Comunidades Autónomas, conforme a lo establecido en el apartado 2.87 del Apéndice 1 del Anexo I B del Reglamento citado.

Disposición adicional segunda. *Solicitud voluntaria de tarjetas de empresa.*

Las empresas titulares de vehículos exentos de tacógrafo de acuerdo con la legislación vigente, podrán, no obstante, solicitar tarjetas de empresa, de acuerdo con lo establecido en la Sección tercera del Capítulo I de esta Orden.

Disposición final primera. *Exigibilidad de las tarjetas de tacógrafo.*

Las tarjetas de tacógrafo reguladas en esta Orden serán exigibles a partir de la fecha en que se haga efectiva la obligatoriedad de que los vehículos sean matriculados con tacógrafo digital. No obstante, las tarjetas podrán solicitarse a partir del día 5 de mayo de 2005.

Disposición final segunda. *Protección de datos de carácter personal.*

Las disposiciones contenidas en esta orden, en cuanto al volcado, transferencia, conservación o conocimiento de datos de carácter personal, serán de aplicación sin perjuicio del cumplimiento de lo establecido en la vigente Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Disposición final tercera. *Medidas de ejecución.*

Por la Dirección General de Transportes por Carretera se dictarán las instrucciones que, en su caso, resulten precisas para la ejecución de esta Orden.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

ANEXO I

SOLICITUD DE TARJETA DE TACÓGRAFO DIGITAL

☐ 1ª EMISIÓN
☐ RENOVACIÓN
☐ SUSTITUCIÓN
☐ CANJE

CONDUCTOR

DATOS DEL SOLICITANTE

Fotografía: | Código de Barras PDF417: | Firma del titular:

NOMBRE: ..... APELLIDO 1º: .....

APELLIDO 2º: ..... SEXO: H ☐ M ☐ TIPO DOCUMENTO IDENTIDAD: .....

Nº DNI/NIE/Pasaporte: ..... FECHA DE NACIMIENTO: _ _/_ _/_ _ _ _ PAIS DE NACIONALIDAD: .....

DOMICILIO: ..... POBLACIÓN: .....

C.P.:..... PROVINCIA: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

PERMISO DE CONDUCIR:

NÚMERO: ..... TIPO: ..... FECHA DE VALIDEZ: _ _/_ _/_ _ _ _ PAIS EMISOR: .....

AUTORIDAD EMISORA: .....

☐ GESTORIA ☐ ASOCIACION PROFESIONAL ☐ REPRESENTANTE

DOMICILIO: .....

NOMBRE Y APELLIDOS / RAZÓN SOCIAL: ..... NIF/CIF: .....

POBLACIÓN: ..... C.P.: .....

PROVINCIA: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

RELLENAR CUANDO PROCEDA

RENOVACIÓN NÚMERO DE LA TARJETA: ☐

CAUSA DE LA SOLICITUD: ☐ CADUCIDAD ☐ MODIFICACIÓN DATOS

SUSTITUCIÓN NÚMERO DE LA TARJETA: ☐
(Si se conoce)

CAUSA DE LA SOLICITUD:

☐ PERDIDA ☐ ROBO: ☐ DETERIORO ☐ MAL FUNCIONAMIENTO ☐ RETIRADA EN CONTROL

Fecha de pérdida: _ _/_ _/_ _ _ _ Fecha de robo: _ _/_ _/_ _ _ _

CANJE (Cambio de país)

PAIS DE ORIGEN: ..... Nº DE TARJETA CANJEADA: ☐

ENTREGA DE LA TARJETA SOLICITADA

¿ ENVIO POR CORREO ? SI ☐ NO ☐

Para poder realizar el envío por correo de la tarjeta, será necesario que anteriormente el titular de la tarjeta se haya personado en la oficina provincial de registro

DOMICILIO PARA ENVIO POR CORREO: .....
(Si es distinto al indicado en DATOS DEL SOLICITANTE)

POBLACIÓN: ..... C.P.: ..... PROVINCIA: .....

En ..... a ..... de ..... de.....

Firma conductor o representante:

ANEXO II

☐ 1ª EMISIÓN
☐ RENOVACIÓN
☐ SUSTITUCIÓN

SOLICITUD DE TARJETA DE TACÓGRAFO DIGITAL

EMPRESA

DATOS DEL SOLICITANTE

Código de Barras PDF417:

NOMBRE Y APELLIDOS / RAZÓN SOCIAL: ..... **NIF/CIF:** .....

DOMICILIO FISCAL: .....

POBLACIÓN: ..... **C.P.:** .....

PROVINCIA: ..... **TELEFONO:** ..... **E-MAIL:** .....

☐ **GESTORIA** ☐ **ASOCIACION PROFESIONAL** ☐ **REPRESENTANTE**

NOMBRE Y APELLIDOS / RAZÓN SOCIAL: ..... **NIF/CIF:** .....

DOMICILIO: .....

POBLACIÓN: ..... **C.P.:** .....

PROVINCIA: ..... **TELEFONO:** ..... **E-MAIL:** .....

RELLENAR CUANDO PROCEDA

1ª EMISION

NUMERO DE TARJETAS QUE SOLICITA (con un máximo de 62): .....

MATRÍCULA: .....
(si la empresa no es titular de autorizaciones de transporte). Necesaria para 1ª emisión, sustitución y renovación

RENOVACIÓN

NÚMERO RAIZ DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ **(primeros 13 caracteres)**

INDICE CONSECUTIVO DE LA TARJETA:
(14º carácter)

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t u v w x y z

Marcar las casillas que corresponden a las índices consecutivos de las tarjetas que se quieren renovar.

CAUSA DE LA SOLICITUD:

☐ **CADUCIDAD** ☐ **MODIFICACIÓN DATOS**

SUSTITUCIÓN

NÚMERO DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ **(Nº completo)**
(Si se conoce)

CAUSA DE LA SOLICITUD:

☐ **PERDIDA** ☐ **ROBO:** ☐ **DETERIORO** ☐ **MAL FUNCIONAMIENTO**

Fecha de pérdida: _ _/_ _/_ _ _ _ **Fecha de robo:** _ _/_ _/_ _ _ _

ENTREGA DE LA TARJETA SOLICITADA

¿ ENVIO POR CORREO ? **SI** ☐ **NO** ☐

DOMICILIO PARA ENVIO POR CORREO: .....
(Si es distinto al indicado en DATOS DEL SOLICITANTE)

POBLACIÓN: ..... **C.P.:** ..... **PROVINCIA:** .....

En ..... **a** ..... **de** ..... **de**.....

Firma responsable de la empresa o representante:

ANEXO III

SOLICITUD DE TARJETA DE TACÓGRAFO DIGITAL

☐ 1ª EMISIÓN
☐ RENOVACIÓN
☐ SUSTITUCIÓN

CENTROS DE ENSAYO

DATOS DEL SOLICITANTE

Código de Barras PDF417:

NOMBRE Y APELLIDOS / RAZÓN SOCIAL DEL CENTRO TÉCNICO: ..... C.I.F/NIF: .....

TIPO DE CENTRO TÉCNICO: ..... ACTIVIDAD: .....

DOMICILIO: ..... POBLACIÓN: .....

C.P.: ..... PROVINCIA: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

ÓRGANO QUE AUTORIZA: ..... FECHA DE AUTORIZACIÓN O SU RENOVACIÓN: .....

RESPONSABLE O TÉCNICO DEL CENTRO TÉCNICO

NOMBRE: ..... APELLIDO 1º: ..... APELLIDO 2º: .....

Nº DNI/NIE/Pasaporte: ..... CERTIFICADO DE FORMACIÓN (ENTIDAD).....

FECHA DE EMISION DEL CERTIFICADO: .....

☐ GESTORIA ☐ ASOCIACION PROFESIONAL ☐ REPRESENTANTE

NOMBRE Y APELLIDOS/ RAZÓN SOCIAL: ..... NIF/CIF: .....

DOMICILIO: ..... POBLACIÓN: .....

PROVINCIA: ..... C.P.: ..... TELEFONO: ..... E-MAIL: .....

RELLENAR CUANDO PROCEDA

1ª EMISION

Nº TARJETAS (hasta 3 si la actividad no incluye calibrado): .....

RENOVACIÓN

NÚMERO RAIZ DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ (primeros 13 caracteres)

Marcar las casillas que corresponden a los índices consecutivos de las tarjetas que se quieren renovar (si la actividad no incluye calibrado).

INDICE CONSECUTIVO DE LA TARJETA (14º carácter) ☐ 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

NÚMERO DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ (Nº completo, si incluye calibrado)

CAUSA DE LA SOLICITUD: ☐ CADUCIDAD ☐ MODIFICACIÓN DATOS

SUSTITUCIÓN

NÚMERO DE LA TARJETA: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ (Nº completo)
(Si se conoce)

CAUSA DE LA SOLICITUD:

☐ PERDIDA ☐ ROBO: ☐ DETERIORO ☐ MAL FUNCIONAMIENTO

Fecha de pérdida: _ _/_ _/_ _ _ _ Fecha de robo: _ _/_ _/_ _ _ _

ENTREGA DE LA TARJETA SOLICITADA

¿ ENVIO POR CORREO ? SI ☐ NO ☐

DOMICILIO PARA ENVIO POR CORREO: .....
(Si es distinto al indicado en DATOS DEL SOLICITANTE)

POBLACIÓN: ..... C.P.: ..... PROVINCIA: .....

En ..... a ..... de ..... de.....

Firma técnico/responsable técnico centro de ensayo o representante:

§ 37

Orden FOM/605/2004, de 27 de febrero, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 59, de 9 de marzo de 2004
Última modificación: 27 de febrero de 2014
Referencia: BOE-A-2004-4292

El Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, impuso a las empresas que transporten mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable o que efectúen operaciones de carga o descarga ligadas a dichos transportes, la obligación de contar con, al menos, un consejero de seguridad, encargado de contribuir a la prevención de los riesgos que, para las personas, los bienes o el medio ambiente, implican tales actividades. El citado Real Decreto ha establecido, igualmente, los requisitos que han de reunir los consejeros de seguridad y sus funciones, de acuerdo con la Directiva 96/35/CE, del Consejo, de 3 de junio de 1996.

Con la finalidad de facilitar la aplicación del Real Decreto 1566/1999 fue necesario completar su regulación, determinando las modalidades de los exámenes que han de superar los consejeros de seguridad, así como las convocatorias, la estructura de los ejercicios y los correspondientes certificados de aptitud. Para ello se dictó la Orden de 21 de octubre de 1999, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

En las enmiendas que se están tramitando en la ONU al Acuerdo Europeo para el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), y al Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID), y que entrarán en vigor el 1 de enero de 2005, se concreta el procedimiento para la renovación de los certificados de consejeros de seguridad. Por este motivo, se requiere establecer las normas para la renovación de estos certificados de acuerdo con las citadas enmiendas al ADR y al RID, así como introducir algunas precisiones y actualizar las disposiciones de la Orden de 21 de octubre de 1999.

En su virtud, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 y en la disposición final primera del Real Decreto 1566/1999, previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, dispongo:

Artículo 1. *Modalidades de exámenes.*

Los candidatos deberán superar un examen para cada modo de transporte –carretera, ferrocarril o vía navegable– y dentro de éstos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo

siguiente, podrán optar entre examinarse globalmente para todas las especialidades o de forma separada para alguna o algunas de las especialidades siguientes:

Clase 1 (Materias y objetos explosivos).
Clase 2 (Gases).
Clase 7.
Clases 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 y 9. Materias sólidas y líquidas contenidas en la enumeración de cada una de las clases del Acuerdo Europeo para el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas (ADR).
Materias líquidas inflamables con los números de identificación de la Organización de Naciones Unidas 1202 (Gasóleo), 1203 (Gasolina) y 1223 (Queroseno).

Artículo 2. *Contenido de los exámenes de acceso.*

Los exámenes, referidos a cada uno de los modos de transporte, constarán de dos pruebas.
Una primera, en la que no se permitirá la consulta de textos, consistente en el desarrollo de veinticinco preguntas, o la respuesta a cincuenta preguntas tipo test, con cuatro respuestas alternativas, que versarán sobre las materias incluidas en el anexo del Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.
Una segunda prueba, en la que se permitirá la consulta de textos, excepto aquéllos en los que figure la resolución a los supuestos. Esta prueba consistirá en la realización de un estudio o supuesto que, con referencia al ámbito del modo del transporte y a la especialidad correspondiente, versará sobre las tareas y obligaciones a realizar y/o cumplir por el consejero.
El tiempo máximo de que podrán disponer los aspirantes para la realización de cada una de las pruebas será de una hora.
En caso de que el aspirante opte por realizar una prueba independiente para alguna o algunas de las especialidades recogidas en el artículo anterior, las pruebas mantendrán el mismo esquema y versarán únicamente sobre aquellas materias que puedan afectar a la especialidad de transporte de que se trate.
Cada prueba se valorará de 0 a 100 puntos y se considerará superada cuando el examinando obtenga una puntuación igual o superior a 50. Las respuestas erróneas no tendrán penalización.

Artículo 3. *Convocatorias.*

Los exámenes se convocarán por el órgano competente de la Comunidad Autónoma donde vayan a celebrarse, con periodicidad mínima anual. La convocatoria indicará necesariamente el plazo de presentación de instancias y cuantos requisitos sean necesarios para la realización de las pruebas.
El lugar, fecha y horas de realización de las pruebas, así como la composición del Tribunal, podrán determinarse posteriormente.
Cuando alguna Comunidad Autónoma, por las especiales circunstancias en ella concurrentes, manifieste la conveniencia de no efectuar por sí misma la correspondiente convocatoria, las Direcciones Generales de Ferrocarriles y de Transportes por Carretera, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán convocar y realizar directamente las pruebas. Asimismo, se podrá autorizar a los residentes en una Comunidad Autónoma para concurrir a las convocadas por otra Comunidad.

Artículo 4. *Concurrencia a las pruebas.*

(Derogado)

Artículo 5. *Certificados.*

Superado el examen, el órgano competente de la Comunidad Autónoma expedirá el certificado de aptitud correspondiente, conforme al modelo que figura como anexo de esta

Orden, que faculta al interesado para el ejercicio de las funciones de consejero de seguridad en relación con la especialidad o especialidades de que se trate.

El certificado tendrá una validez de cinco años y se renovará por períodos de cinco años si, durante el último año anterior a la expiración del certificado, su titular supera una prueba de control de acuerdo con lo expuesto en el artículo siguiente.

La ausencia de renovación del certificado incapacitará al titular para la realización de las funciones de consejero de seguridad, debiendo, en su caso, someterse a las pruebas necesarias para obtener un nuevo certificado.

Artículo 6. *Contenido de las pruebas para la renovación de los certificados.*

La prueba de control para la renovación de los certificados, a la que se hace referencia en el artículo anterior, consistirá solamente en la realización de la primera de las pruebas expuestas en el artículo 2 y en las mismas condiciones que las requeridas para el examen de acceso.

Disposición derogatoria única.

Queda derogada la Orden de 21 de octubre de 1999 sobre capacitación profesional de los Consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

Disposición final primera.

Las Direcciones Generales de Ferrocarriles y de Transportes por Carretera, en el ámbito de sus respectivas competencias, adoptarán las medidas necesarias para la ejecución de esta Orden y, en particular, las que resulten precisas para adaptar los exámenes de acceso, las pruebas de renovación y los modelos de certificado a las disposiciones del ADR y del RID vigentes en cada momento.

Disposición final segunda.

Esta Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

Modelo de certificado

Certificado CE de formación para los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas

Certificado núm.:
Signo distintivo del Estado miembro que expide el certificado: E.
Apellido(s):
Nombre(s):
Fecha y lugar de nacimiento:
Nacionalidad:
Firma del titular:
Válido hasta . . . . . (fecha) para las empresas de transporte de mercancías peligrosas, así como para las empresas que efectúan operaciones de carga o descarga ligadas al/los transporte/s y especialidad/es[1]:

[1] Sólo se incluirá la especialidad o especialidades de que se trate.

Por carretera: Clase 1.
Por ferrocarril: Clase 2.
Por vía navegable: Clase 7. Clases 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 y 9. Materias líquidas con el número de identificación de Naciones Unidas 1202, 1203 y 1223.

Expedido por:
Fecha:
Firma:
Renovado hasta:
Por:
Fecha:
Firma:

§ 38

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. [Inclusión parcial]

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 22, de 26 de enero de 1999
Última modificación: 18 de septiembre de 2024
Referencia: BOE-A-1999-1826

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS

[. . .]

TÍTULO II

Homologación, inspección y condiciones técnicas de los vehículos de motor, remolques y semirremolques

CAPÍTULO I

Homologación e inspección técnica

[. . .]

Artículo 10. *Inspecciones técnicas de vehículos.*

1. Los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse a inspección técnica en una de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos al efecto autorizadas por el órgano competente en materia de Industria en los casos y con la periodicidad, requisitos y excepciones que se establecen en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

La inspección técnica, una vez comprobada la identificación del vehículo, versará sobre las condiciones del vehículo relativas a seguridad vial, protección del medio ambiente, inscripciones reglamentarias, reformas y, en su caso, vigencia de los certificados para el transporte de mercancías peligrosas y perecederas.

2. En lo no previsto en el presente artículo se estará a lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

[. . .]

§ 39

Resolución de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 286, de 30 de noviembre de 2005
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2005-19689

La Directiva 95/50/CE del Consejo, de 6 de octubre, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera, reguló determinados aspectos de los controles que se realizan con el fin de prevenir los riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas, persiguiendo la armonización de los procedimientos. Esta Directiva, en lo que afecta a los procedimientos de realización de los controles, fue incorporada al ordenamiento interno por resolución de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera de 21 de noviembre de 1996. Posteriormente, la Directiva 2001/26/CE, de 7 de mayo, del Parlamento Europeo y del Consejo, modificó el documento o lista de control previsto en la anterior Directiva, dando lugar a la aprobación de una nueva resolución de la Dirección General de Transportes por Carretera de 3 de octubre de 2001, por la que se modificó la de 21 de noviembre de 1996. Finalmente, la Directiva 2004/112/CE de la Comisión, de 13 de diciembre, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 95/50/CE, ha modificado nuevamente el régimen de estos controles exigiendo nuevamente revisar las resoluciones antes citadas.

Teniendo en cuenta que las infracciones enumeradas en las citadas Directivas están todas recogidas en el ordenamiento interno, así como la posibilidad de adoptar medidas especiales en relación con los vehículos, se considera necesario incorporar al ordenamiento únicamente las normas referentes a los procedimientos de estos controles, que habrán de cumplirse por los órganos encargados de realizar la inspección y el control en carretera, así como las que afectan a la obligación de asistencia a otros Estados miembros. Por otra parte, razones de claridad aconsejan aprobar una nueva resolución que sustituya a las anteriores en la materia.

En su virtud, de acuerdo con el informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, esta Dirección General, ha resuelto:

Primero. *Normas aplicables.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte someterán a control, por motivos de seguridad inherente al transporte de mercancías peligrosas por carretera, una proporción representativa de los transportes de este tipo.

Dichos controles se efectuarán de acuerdo con el artículo 3 del Reglamento (CEE) número 4060/1989, y con el artículo 1 del Reglamento (CEE) número 3912/1992.

Segundo. *Realización de los controles.*

Los controles a que se refiere el punto anterior serán realizados por personal con los conocimientos adecuados, utilizando la lista de control que se incluye como anexo I de la presente resolución. Un ejemplar, de dicha lista, que refleje los controles realizados por la Administración, deberá entregarse al conductor del vehículo, con el fin de que éste pueda presentarlo cuando se solicite para simplificar o evitar, en lo posible, controles ulteriores.

Independientemente de los controles generales sobre el transporte de mercancías peligrosas a que se refiere esta resolución, podrán realizarse actuaciones específicas de control sin que sean exigibles los requisitos que se establecen en el párrafo anterior.

Los controles, en principio, se efectuarán aleatoriamente, abarcando una amplia porción de la red de carreteras.

Los lugares elegidos para la realización de los controles deberán ofrecer la posibilidad de regularizar las condiciones de realización del transporte cuyo incumplimiento se detectase así como, cuando dicha regularización inmediata no resultara posible, de inmovilizar el vehículo de acuerdo con la normativa vigente, in situ o en lugar destinado a tal efecto sin que ello represente peligro alguno para la seguridad.

Asimismo, siempre que ello no represente peligro para la seguridad, podrán recogerse muestras de los productos transportados para analizarlas en laboratorios reconocidos por la autoridad competente, en los supuestos previstos en la legislación vigente.

Los controles no deberán rebasar un tiempo razonable.

Tercero. *Controles preventivos.*

Cuando se observen en carretera infracciones que comprometan la seguridad del transporte de mercancías peligrosas, podrán efectuarse controles preventivos en locales de la empresa que realiza el transporte, con el fin de garantizar el cumplimiento futuro de las condiciones de seguridad establecidas en la legislación vigente.

Si se hubiera comprobado la comisión de una o más infracciones que comprometan la seguridad del transporte de mercancías peligrosas, deberá exigirse a la empresa infractora la adopción de las medidas necesarias para impedir que en el futuro se repitan aquéllas, quedando garantizado el cumplimiento de la legislación vigente.

Cuarto. *Comunicación de infracciones.*

Las infracciones graves o reiteradas que comprometan la seguridad del transporte de mercancías peligrosas y que sean cometidas con un vehículo matriculado o por una empresa residente en otro Estado de la Comunidad Europea, deberán comunicarse a las autoridades competentes de dicho Estado. En estos casos podrá solicitarse a dichas autoridades que adopten las medidas adecuadas.

Cuando, por el contrario, se reciba de otro Estado de la Comunidad Europea dicha comunicación en relación con un vehículo matriculado o una empresa residente en España que hubiera cometido una infracción grave o reiterada en su territorio, se pondrán en conocimiento del Estado afectado los resultados de las medidas que, en su caso, se adopten.

Quinto. *Comunicación de datos y actuaciones.*

En caso de que, al realizarse un control de un vehículo matriculado en otro Estado de la Comunidad Europea, los datos recogidos induzcan a pensar que se han cometido infracciones graves o reiteradas que no pueden detectarse en dicho control, se comunicará al otro Estado con el objeto de aclarar la situación.

Cuando tal comunicación se reciba de otro Estado de la Comunidad Europea en relación con un vehículo matriculado en España, los resultados de las actuaciones que, en su caso, se lleven a cabo, se comunicarán a las autoridades competentes de dicho Estado.

Sexto. *Informe a la Comisión Europea.*

Cada año natural y como máximo un año después de que finalice el mismo se remitirá a la Comisión Europea un informe, conforme al modelo que se incluye como anexo III.

Séptimo. *Derogaciones.*

Quedan sin efecto las resoluciones de 21 de noviembre de 1996, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera, y la de 3 de octubre de 2001, por la que se modifica la lista de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera.

ANEXO I

Lista de control

1. Lugar del control ..... 2. Fecha ..... 3. Hora .....
4. Número de matrícula y distintivo de nacionalidad del vehículo .....
5. Número de matrícula y distintivo de nacionalidad del remolque/ semirremolque .....
6. Empresa que efectúa el transporte/dirección .....
7. Conductor/ayudante del conductor .....
8. Expedidor, dirección, lugar de carga (1) (2) .....
9. Destinatario, dirección, lugar de descarga (1) (2) .....
10. Cantidad total de mercancías peligrosas por unidad de transporte .....
11. Límite de cantidad del 1.1.3.6 del ADR rebasado ☐ sí ☐ no
12. Modalidad de transporte ☐ a granel ☐ bultos ☐ cisterna

Documentos de a bordo

13. Documento de transporte	☐ inspeccionada	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
14. Instrucciones escritas	☐ inspeccionadas	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
15. Acuerdo/autorización nacional bilateral/multilateral	☐ inspeccionados	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
16. Certificado de conformidad de los vehículos	☐ inspeccionado	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
17. Certificado de formación para los conductores	☐ inspeccionado	☐ infracción constatada	☐ no aplicable

Operación de transporte

18. Mercancías autorizadas para el transporte	☐ inspeccionadas	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
19. Vehículo autorizado para las mercancías transportadas	☐ inspeccionado	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
20. Disposiciones relativas a la modalidad del transporte (a granel, bultos, cisternas)	☐ inspeccionadas	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
21. Prohibición de carga en común	☐ inspeccionada	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
22. Carga, sujeción de la carga y manipulación (3)	☐ inspeccionadas	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
23. Pérdida de mercancías o daños a los bultos (3)	☐ inspeccionados	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
24. Marcas ONU en los bultos/en las cisternas (2) (3) (ADR 6)	☐ inspeccionada	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
25. Marcado de los bultos (por ejemplo, nº ONU) y etiquetado (2) (ADR 5.2)	☐ inspeccionadas	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
26. Etiquetado de las cisternas/vehículos (ADR 5.3.1)	☐ inspeccionadas	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
27. Señalización del vehículo/unidad de transporte (panel naranja, temperatura elevada) (ADR 5.3.2-3)	☐ inspeccionadas	☐ infracción constatada	☐ no aplicable

Equipo de a bordo

28. Equipo de seguridad de tipo general especificado en el ADR	☐ inspeccionado	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
29. Equipo especial para las mercancías transportadas	☐ inspeccionado	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
30. Otro tipo de equipo especificado en las instrucciones escritas	☐ inspeccionado	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
31. Extintores de incendios	☐ inspeccionados	☐ infracción constatada	☐ no aplicable
39. Categoría de riesgo principal de las infracciones observadas, si existen	☐ Categoría I	☐ Categoría II	☐ Categoría III

40. Observaciones .....
41. Autoridad/agente que ha efectuado el control .....

(1) Rellenar sólo si es necesario para una infracción.
(2) Precisar en la rúbrica "observaciones" para los transportes de grupaje.
(3) Control de las infracciones visibles.

ANEXO II

Infracciones

A los efectos de la presente resolución, se establece la siguiente lista no exhaustiva de infracciones, clasificada en tres categorías de riesgo, siendo la categoría I la más grave.

La determinación de la categoría de riesgo dependerá de las circunstancias de cada caso y deberá dejarse a discreción del responsable del control en carretera.

Las deficiencias no enumeradas en las categorías de riesgo se clasificarán de acuerdo con las descripciones de las categorías.

En caso de que haya varias infracciones por unidad de transporte, sólo se tendrá en cuenta a efectos de información (anexo III de la presente resolución) la categoría de riesgo más grave (indicada en el punto 39 del anexo I de la presente resolución).

1. Categoría de riesgo I

Cuando las deficiencias en el cumplimiento de las disposiciones aplicables del ADR creen un alto nivel de riesgo de muerte, lesión personal grave o daño importante al medio ambiente, se procederá, de acuerdo con la legislación vigente, a tomar medidas correctoras inmediatas y adecuadas, como la inmovilización del vehículo.

Las deficiencias mencionadas son:

1) Transporte de mercancías peligrosas sin la correspondiente autorización.
2) Fuga de materias peligrosas.
3) Transporte mediante una modalidad prohibida o un medio de transporte inadecuado.
4) Transporte a granel en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado.
5) Transporte en un vehículo sin el certificado de aprobación adecuado.
6) El vehículo ya no cumple las normas de homologación y crea un peligro inmediato (si no es así se aplica la categoría de riesgo II).
7) Utilización de envases o embalajes no autorizados.
8) Los embalajes ya no se ajustan a las instrucciones de embalaje aplicables.
9) Incumplimiento de las disposiciones particulares sobre el embalaje en común.
10) Incumplimiento de las normas sobre sujeción y estiba de la carga.
11) Incumplimiento de las normas sobre el cargamento en común de bultos.
12) Incumplimiento de las normas sobre nivel de llenado permisible de las cisternas o envases.
13) Incumplimiento de las disposiciones que limitan las cantidades transportadas en una unidad de transporte.
14) Transporte de mercancías peligrosas sin indicación de su presencia (por ejemplo, documentos, marcas y etiquetas en los embalajes, placas-etiquetas y marcas en el vehículo, etc.).
15) Transporte sin placas-etiquetas ni marcas en el vehículo.
16) Falta información sobre la materia transportada que permita determinar si hay una infracción que entre en la categoría de riesgo I (por ejemplo, número ONU, designación oficial de transporte, grupo de embalaje, etc.).
17) El conductor no posee un certificado de formación profesional válido.
18) Utilización de fuego o de una luz no protegida.
19) Incumplimiento de la prohibición de fumar.

2. Categoría de riesgo II

Cuando las deficiencias en el cumplimiento de las disposiciones aplicables del ADR creen un riesgo de lesión personal o daño al medio ambiente, se procederá, de acuerdo con la legislación aplicable, a tomar medidas correctoras adecuadas, como la rectificación de las deficiencias en el lugar del control si es posible y conveniente y, a más tardar, a la terminación del transporte en cuestión.

Las deficiencias mencionadas son:

1) La unidad de transporte comprende más de un remolque/semirremolque.

2) El vehículo ya no cumple las normas de homologación pero no crea un peligro inmediato.

3) El vehículo no lleva los extintores de incendio adecuados en estado de funcionamiento. Puede considerarse que un extintor de incendios está todavía en estado de funcionamiento si sólo faltan la fecha de expiración o el precinto prescritos; sin embargo, esta disposición no se aplica si el extintor no parece ya, de manera evidente, en estado de funcionamiento (por ejemplo, si el indicador de presión está a 0).

4) El vehículo no lleva el equipo requerido por el ADR o en las instrucciones escritas.

5) Incumplimiento de lo dispuesto sobre fechas de ensayo e inspección, y plazos de utilización de los envases, embalajes, grandes recipientes para granel (GRG) y grandes embalajes.

6) Transporte de bultos con embalajes, grandes recipientes para granel (GRG) y grandes embalajes deteriorados o de embalajes vacíos sucios y deteriorados.

7) Transporte de mercancías embaladas en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado.

8) Cisternas/contenedores cisternas (incluidos los vacíos o sucios) que no están correctamente cerrados.

9) Transporte de un embalaje combinado con un embalaje exterior que no está adecuadamente cerrado.

10) Etiquetas, marcas o placas-etiquetas incorrectas.

11) Faltan las instrucciones escritas prescritas por el ADR o las instrucciones escritas no corresponden a las mercancías transportadas.

12) El vehículo no está adecuadamente aparcado ni vigilado.

3. Categoría de riesgo III

Cuando las deficiencias en el cumplimiento de las disposiciones aplicables creen un bajo riesgo de lesión personal o daño al medio ambiente y cuando no sea necesario tomar medidas correctoras en carretera pudiendo tomarse más tarde en la empresa.

Las deficiencias mencionadas son:

1) El tamaño de las placas-etiquetas o las etiquetas o el tamaño de las letras, figuras o símbolos en las placas-etiquetas o etiquetas no se ajusta a la reglamentación.

2) No se da información en los documentos de transporte excepto la indicada en el punto 16 de la categoría de riesgo I.

3) No se lleva a bordo del vehículo el certificado de formación pero hay pruebas de que el conductor lo posee.

ANEXO III

Modelo impreso normalizado para la elaboración del informe sobre infracciones y sanciones que debe dirigirse a la Comisión Infracciones y Sanciones

País: ..... Año: .....

CONTROLES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

		Lugar de matriculación de los vehículos [1]			Nº total
		País del control	Otros Estados miembros de la UE	Terceros países	
Número de unidades de transporte controladas basándose en el contenido de la carga (y ADR)					
Número de unidades de transporte que no se ajustan al ADR					
Número de unidades de transporte inmovilizadas					
Número de infracciones registradas por categoría de riesgo [2]	Categoría de riesgo I				
	Categoría de riesgo II				
	Categoría de riesgo III				
Número de sanciones impuestas por tipo de sanción	Fianza				
	Multa				
	Otras sanciones				

CANTIDAD TOTAL ESTIMADA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS TRANSPORTADAS POR CARRETERA	..... t	o ..... t/km

[1] A los efectos del presente anexo el país de matriculación es el del vehículo de motor.
[2] En caso de que haya varias infracciones por unidad de transporte, sólo será aplicable la categoría de riesgo más grave (indicada en el punto 39 del anexo I).

§ 40

Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática
«BOE» núm. 98, de 24 de abril de 2021
Última modificación: 6 de abril de 2022
Referencia: BOE-A-2021-6624

La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo, estableció una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales.

La formación obligatoria de los conductores se establecía como algo diferente de la existente para la obtención de los permisos de conducción y consistía, por un lado, en una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia del permiso de conducción y, por otro, una formación continua dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos.

La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, se incorporó al derecho español mediante el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Mediante la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, se modificaron tanto la Directiva 2003/59/CE como la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción, con el fin de corregir las principales deficiencias detectadas en la aplicación de la primera, así como clarificar en la segunda Directiva la edad en la que pueden expedirse determinados permisos de conducción a los titulares de un certificado de aptitud profesional.

Se hace necesario, por tanto, incorporar, mediante esta norma, al ordenamiento jurídico español las novedades introducidas por la citada Directiva (UE) 2018/645, exclusivamente en lo que a la Directiva 2003/59/CE se refiere, además de modificar algunos contenidos del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio. Con el fin de que la regulación de la cualificación inicial y la formación continua de los conductores profesionales sea lo más sistemática posible, se ha procedido a elaborar un nuevo real decreto sobre la materia.

Por ello, se han reformulado las exenciones de aquellos conductores que no tienen la obligación de obtener la formación específica, de conformidad con lo previsto en la normativa comunitaria.

Por otra parte, se han flexibilizado los requisitos para que una empresa autorizada como centro de formación pueda prestar sus servicios en todo el territorio nacional.

Y fundamentalmente, se han incorporado nuevos contenidos formativos relacionados con la conducción eficiente desde el punto de vista del carburante y del avance tecnológico de los vehículos, así como con la seguridad vial y la anticipación a los peligros. Además, se ha reorganizado el planteamiento de cursos de cualificación inicial y continua, de manera que permitan tener en cuenta, como prevé la Directiva, otras formaciones cursadas por el alumno en cumplimiento de otras normas comunitarias, y se ha provisto al programa de la suficiente flexibilidad para que exista una formación variada y lo más adaptada posible a las necesidades de los conductores. Por último, se han incorporado diferentes opciones de formación práctica en los cursos de formación continua dotándolos de mayor atractivo para los conductores.

Además, y como ya recogía el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, y ahora recoge expresamente la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, se mantiene la polivalencia de formaciones en los supuestos de realización de cursos exigidos para la obtención de la cualificación de los conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas, siempre que se cumpla con la normativa específica reguladora de dichos cursos.

También se mantienen las previsiones que dieron cumplimiento a lo señalado en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005, por el que se desarrollaron y aplicaron distintas medidas relativas al sector del transporte por carretera, para la mejora de las condiciones de transparencia y competencia en el sector.

El texto modifica, mediante su disposición final primera, el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, con la finalidad de corregir determinadas deficiencias formales, fundamentalmente en materia de infracciones, que se habían detectado tras la modificación operada en este ámbito mediante el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera. Además, por indicación de la Comisión Europea, se modifica el contenido del anexo II, apartado 8, de este real decreto sobre los criterios de corrección de los exámenes de competencia profesional.

Este real decreto se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En aplicación de los principios de necesidad y eficacia, queda suficientemente justificado en los párrafos anteriores que esta norma persigue un interés general, que tiene unos fines claramente identificados y que es el instrumento más adecuado para su consecución.

Asimismo, esta norma proporciona coherencia a nuestro ordenamiento jurídico siendo el instrumento más adecuado para ello y sin que exista ninguna alternativa regulatoria menos restrictiva de derechos. Cumple, por tanto, los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica.

De acuerdo con el principio de transparencia, se ha seguido en la tramitación de esta norma lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, además de posibilitar la participación activa de los destinatarios mediante el proceso de consultas a que se ha sometido la iniciativa.

En aplicación del principio de eficiencia, esta norma contiene determinadas medidas tendentes a evitar cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionalizar la gestión de los centros que imparten la formación exigida por esta norma.

Asimismo, en cumplimiento de lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el proyecto de real decreto ha sido sometido al preceptivo trámite de consulta y audiencia mediante su puesta a disposición de los sectores afectados en la sede electrónica

del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El texto se ha enviado al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, al Comité Nacional del Transporte por Carretera y a los órganos competentes en materia de transporte terrestre de las distintas Comunidades Autónomas.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Ministro del Interior, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de abril de 2021,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto regular las condiciones para la obtención del certificado de aptitud profesional, acreditativo de la correspondiente cualificación inicial, y de la realización de los cursos de formación continua, necesario para la conducción por vías públicas españolas de vehículos que efectúen una actividad de transporte por carretera y pertenezcan a empresas establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, definidas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

Artículo 2. *Exenciones.*

1. Lo dispuesto en este real decreto no será de aplicación a los conductores de los siguientes vehículos:

a) Aquellos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 45 kilómetros por hora.

b) Los que se utilicen por los servicios de las Fuerzas Armadas, la protección civil, los bomberos, los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y los servicios de ambulancias de emergencia, o bajo el control de las mencionadas fuerzas y organismos, siempre que el transporte sea consecuencia de las funciones correspondientes a dichos servicios.

c) Los que estén siendo sometidos a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o mantenimiento, o bien sean nuevos o transformados y aún no se hayan puesto en circulación.

d) Aquellos que exijan estar en posesión de un permiso de conducir de las categorías D o D1, conducidos, sin pasajeros, por personal de mantenimiento en los desplazamientos hacia o desde el centro de mantenimiento a la empresa de transportes para la que efectúa el mantenimiento, siempre que la conducción no constituya la actividad principal del conductor.

e) Los utilizados en situaciones de emergencia o que se encuentren destinados a misiones de salvamento, incluidos los utilizados en el transporte humanitario sin ánimo de lucro.

f) Los utilizados en las clases prácticas y en los exámenes destinados a la obtención del permiso de conducción o del certificado de aptitud profesional, siempre que no se realice un transporte durante dichas actividades.

g) Los utilizados para realizar transporte privado particular de viajeros o mercancías definido en el artículo 101 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

h) Los utilizados para realizar transporte privado complementario en los que exclusivamente se transporten materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, siempre que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal de dicho conductor.

i) Los utilizados para realizar las modalidades de transporte señaladas en las letras b) y e) del artículo 33.2 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

j) Los utilizados para circular en las zonas rurales para el abastecimiento de la propia empresa del conductor, siempre que se trate de transporte privado complementario y sea ocasional.

k) Los vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías en el marco de su propia actividad empresarial, salvo si la conducción forma parte de la actividad principal del conductor o si la conducción supera una distancia superior a 100 kilómetros alrededor del centro de explotación.

2. A los efectos previstos en las letras d), h) y k) del apartado anterior, se considerará que la conducción no es la actividad principal del conductor cuando represente menos del treinta por ciento de su trabajo mensual.

Artículo 3. *Certificado de aptitud profesional.*

1. El certificado de aptitud profesional acreditará que el conductor a cuyo favor haya sido expedido ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial de los conductores.

Este certificado carecerá de plazo de validez determinado, si bien su vigencia quedará subordinada a que su titular siga, dentro de los plazos previstos, los cursos de formación continua pertinentes.

El certificado de aptitud profesional se anotará en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte por los órganos competentes para el otorgamiento de autorizaciones habilitantes para la realización de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera, de conformidad con lo previsto en el artículo 19.

2. Estarán exentos de la obligación de cualificación inicial los conductores que sean titulares de los siguientes permisos de conducción:

a) De una de las categorías D1, D1+E, D, D+E o de un permiso reconocido como equivalente, expedido antes del 11 de septiembre de 2008.

b) De una de las categorías C1, C1+E, C, C+E o de un permiso reconocido como equivalente, expedido antes del 11 de septiembre de 2009.

Los conductores incluidos en estos supuestos que no dispongan de una tarjeta de cualificación del conductor en vigor, deberán realizar un curso de formación continua con carácter previo a su obtención.

CAPÍTULO II

Cualificación inicial

Artículo 4. *Modalidades de obtención del certificado de cualificación inicial de los conductores.*

El certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial de los conductores podrá obtenerse en las modalidades ordinaria o acelerada.

En ambas modalidades deberá superarse un curso de formación obligatoria, integrado por clases presenciales y formación práctica, pudiendo incluir formación impartida mediante tecnologías de la información y la comunicación y/o simuladores de alto nivel, además de un examen.

Artículo 5. *Cualificación inicial ordinaria.*

1. La modalidad ordinaria de obtención de la cualificación inicial del conductor consistirá en la asistencia a un curso de 280 horas de duración, cuyo contenido versará sobre las materias que integran el programa señalado en el anexo I, letra A), y la superación del examen regulado en el capítulo VI.

No será necesaria la previa titularidad de permiso de conducción para seguir los cursos y concurrir a los exámenes destinados a la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial en su modalidad ordinaria.

2. Quienes hayan obtenido el certificado de aptitud profesional acreditativo de su cualificación inicial en la modalidad ordinaria quedarán habilitados para conducir, siempre que además cuenten con el correspondiente permiso de conducción, a partir de las edades previstas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, para este supuesto.

Artículo 6. *Cualificación inicial acelerada.*

1. La modalidad acelerada de obtención de la cualificación inicial del conductor consistirá en la asistencia a un curso de 140 horas de duración, cuyo contenido versará sobre las materias que integran el programa señalado en el anexo I, letra A), y la superación del examen regulado en el capítulo VI.

No será necesaria la previa titularidad de permiso de conducción para seguir los cursos y concurrir a los exámenes destinados a la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial en su modalidad acelerada.

2. Quienes hayan obtenido el certificado de aptitud profesional acreditativo de su cualificación inicial en la modalidad acelerada quedarán habilitados para conducir, siempre que además cuenten con el correspondiente permiso de conducción, a partir de las edades previstas en el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, para este supuesto.

CAPÍTULO III

Formación continua

Artículo 7. *Cursos de formación continua.*

1. La formación continua, obligatoria para todos los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, deberá permitirles actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de sus funciones haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera, la salud y la seguridad en el trabajo y la reducción del impacto medioambiental de la conducción. Dicha formación tiene por finalidad profundizar y revisar alguna de las materias del anexo I, letra A).

2. A fin de dar cumplimiento a la exigencia de formación continua, los conductores deberán superar un curso de una duración de 35 horas cada cinco años, sobre las materias que integran el programa señalado en el anexo I, letra B).

Dicho curso podrá realizarse en períodos discontinuos, siempre que estos se impartan por una misma empresa CAP autorizada, dentro de un mismo año natural y ninguno de ellos tenga una duración inferior a 7 horas, que puede dividirse en dos días consecutivos. En este supuesto, cada período efectuado por el conductor deberá ser tenido en cuenta en el cómputo total de su formación continua.

3. El curso de formación continua incluirá clases presenciales y formación práctica, pudiendo incluir, aunque no necesariamente, formación impartida mediante vehículos, simuladores de alto nivel o ambos.

4. El curso de formación continua deberá seguirse por primera vez antes de que transcurran cinco años desde que se obtuvo el primer certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial, debiendo repetirse a partir de entonces al menos cada cinco años, en los términos previstos en el artículo 20.

5. Únicamente podrán realizar los cursos de formación continua previstos en este capítulo quienes previamente sean titulares del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial y se encuentren en posesión de un permiso de conducción en vigor de algunas de las categorías señaladas en el artículo 1.

6. Los conductores que hayan dejado de ejercer la profesión y no dispongan de una tarjeta de cualificación del conductor en vigor deberán seguir un curso de formación continua antes de reanudarla.

7. Los conductores que realicen transportes de mercancías o viajeros por carretera y hayan completado cursos de formación continua para una de las categorías de permisos previstas en el artículo 1 estarán dispensados de seguir una formación continua para otra de las categorías de permiso de conducción de vehículos previstas en dicho artículo.

CAPÍTULO IV

Empresas autorizadas como centros de formación

Artículo 8. *Autorización de las empresas como centros de formación.*

Los cursos necesarios para obtener la cualificación inicial, tanto ordinaria como acelerada, así como la formación continua, únicamente podrán impartirse por las empresas autorizadas para ello como centros de formación por las administraciones públicas competentes para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público, que se denominarán empresas CAP.

Artículo 9. *Otorgamiento de la autorización.*

1. Las empresas que deseen impartir cualquiera de las modalidades de formación que se regulan en este real decreto deberán solicitar, utilizando exclusivamente medios electrónicos, la correspondiente autorización de empresa CAP al órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera en el territorio correspondiente a su domicilio fiscal, acompañando su solicitud de cuanta documentación resulte necesaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos señalados en el anexo II.

En el supuesto en el que el centro físico se ubique en una comunidad autónoma distinta de donde la empresa dispone del domicilio fiscal, el órgano competente para otorgar la autorización será el de la administración correspondiente por razón del territorio en el que se ubique dicho centro.

Examinada la documentación presentada y comprobada la adecuación de la empresa a las exigencias de este real decreto, el órgano competente otorgará la autorización, que tendrá validez en todo el territorio nacional, y procederá a su inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

El órgano competente podrá complementar el examen de la documentación presentada mediante la inspección material de las instalaciones del centro y la solicitud de otra documentación complementaria.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los dos párrafos anteriores, si transcurriesen tres meses sin que la administración competente hubiese resuelto y notificado acerca de la solicitud formulada, esta se entenderá desestimada por silencio administrativo de conformidad con lo previsto en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

3. Las empresas que sean titulares de una autorización de empresa CAP de conformidad con lo establecido en los apartados anteriores podrán, previa comunicación electrónica al órgano competente por razón del territorio en el que se vayan a ubicar, abrir sucursales en lugares distintos de aquel en el que se encuentre domiciliada dicha autorización. A tal efecto, deberán disponer de las instalaciones y medios necesarios para desarrollar la actividad, en los términos previstos en el anexo II, apartados 4, 5, 6 y 7.

Dicha comunicación se efectuará de conformidad con lo previsto en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. Las empresas que sean titulares de una autorización de empresa CAP podrán, asimismo, utilizar aulas móviles siempre que quede garantizado el desarrollo adecuado de la actividad formativa y cumplan con los requisitos de equipamiento de las instalaciones y medios necesarios para desarrollar la actividad exigidos en el anexo II, apartados 4, 5, 6 y 7, previa comunicación al órgano competente para autorizar la empresa CAP de conformidad con lo dispuesto en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

5. Las especialidades de los profesores que impartan cursos CAP de conformidad con lo dispuesto en el anexo II, apartado 3, tendrán validez, una vez reconocidas por el órgano competente, en todo el territorio nacional.

Artículo 10. *Constatación periódica del cumplimiento de los requisitos de la empresa CAP, de sus sucursales y aulas móviles.*

1. La validez de la autorización otorgada a una empresa CAP estará condicionada al cumplimiento continuado de las condiciones exigidas para su otorgamiento.

Las empresas CAP estarán obligadas a facilitar a los órganos administrativos la documentación que les sea requerida a estos efectos, así como la variación de los datos tenidos en cuenta para el otorgamiento de la autorización.

Idénticas reglas serán de aplicación a las sucursales y aulas móviles que sean comunicadas por una empresa CAP.

2. En todo caso, el órgano competente para el otorgamiento de la autorización, deberá comprobar, al menos quinquenalmente, que la empresa CAP continúa cumpliendo las condiciones exigidas para el otorgamiento de aquella.

Asimismo, se comprobará cada cinco años, por el órgano competente por razón del territorio en el que se encuentren ubicadas, que las sucursales de una empresa CAP continúan cumpliendo las condiciones exigidas para el reconocimiento del título habilitante para el ejercicio de la actividad.

Con la misma periodicidad, se verificará por el órgano competente que autorizó la empresa CAP que las aulas móviles comunicadas por dicha empresa son aptas para impartir los cursos de formación previstos en este reglamento.

Dicha comprobación quinquenal de requisitos se hará constar por el órgano competente en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

CAPÍTULO V

Cursos de formación

Artículo 11. *Homologación de cursos de formación.*

Los cursos impartidos por una empresa CAP deberán ajustarse a un modelo previamente homologado por el mismo órgano administrativo que autorizó la empresa.

Para que un curso modelo sea homologado, la empresa deberá presentar una memoria en la que se contengan las especificaciones señaladas en el anexo III.

Examinada dicha memoria, y una vez comprobado que el contenido del modelo de curso contempla la totalidad de las materias recogidas en el anexo I y que el personal docente y los medios propuestos, así como su duración, resultan adecuados a los fines perseguidos por este real decreto, el órgano competente, en el plazo máximo de tres meses, dictará y notificará la resolución homologándolo y procederá a su inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

La referida homologación será válida en tanto no se modifique el contenido o características del curso.

Los cursos homologados a una misma persona física o jurídica titular de una autorización de empresa CAP en virtud de lo previsto en el capítulo anterior, podrán impartirse en todas sus sucursales y aulas móviles comunicadas.

Artículo 12. *Mecánica de los cursos.*

1. Las empresas CAP deberán comunicar, por vía electrónica y conforme a lo indicado en el anexo IV, al órgano competente en el territorio en que se ubique el centro, sucursal o aula móvil, cada curso que vayan a realizar con, al menos, la siguiente antelación:

a) Diez días a su fecha de inicio, los datos previstos en dicho anexo, sección 1.ª, apartado 1, letras a), b), c) y d).

b) Veinticuatro horas a su inicio, los datos previstos en la letra e) de dicho anexo, sección 1.ª, apartado 1.

2. Cualquier variación de los datos relativos a un curso inicialmente comunicado, deberá ser, asimismo, notificada por vía electrónica al órgano competente en los términos señalados en el anexo IV.

3. Finalizado el curso, el director docente o representante designado a tales efectos por la empresa CAP, expedirá a cada alumno que lo haya seguido con aprovechamiento, un certificado acreditativo de haber realizado la formación teórica y práctica exigidas sobre las materias objeto del curso y, simultáneamente, comunicará exclusivamente por vía electrónica al órgano competente la finalización del curso y el listado de todos los alumnos que lo hayan superado, identificados por su nombre y apellidos y número de Documento Nacional de Identidad o, en su caso, del Número de Identificación de Extranjero, así como cuanta información y documentación sea necesaria para completar el expediente y validar el curso.

Recibida dicha comunicación, el órgano competente procederá a anotar en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte la realización del curso de que se trate por parte de los correspondientes conductores.

Artículo 13. *Lugar en que se impartirá la formación.*

Los aspirantes a la obtención del certificado de aptitud profesional nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea deberán obtener la cualificación inicial en España si tienen aquí su residencia habitual. Los aspirantes nacionales de un tercer país que realicen su actividad en una empresa establecida en España o a los que se haya expedido una autorización de residencia permanente o de residencia temporal y trabajo en España deberán obtener asimismo la cualificación inicial en España.

Los aspirantes que tengan su residencia habitual o trabajen en España deberán seguir aquí la formación continua.

Artículo 14. *Cómputo de otras formaciones del alumno en los cursos de formación destinados a obtener la cualificación inicial.*

1. Los alumnos que realicen un curso para la obtención de la cualificación inicial de conductores, en su modalidad ordinaria o acelerada, podrán contabilizar como parte de dicha formación obligatoria la formación realizada en relación con el transporte de mercancías peligrosas, transporte de animales o sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad exigida en virtud de normas comunitarias, cuando dicha formación se hubiera recibido en los doce meses anteriores al inicio del curso de formación de cualificación inicial.

2. A tales efectos, en los cursos de formación de cualificación inicial para efectuar transporte de mercancías, se podrá contabilizar otra formación, hasta un máximo de 36 horas de duración, en relación con la formación complementaria sobre el transporte de mercancías peligrosas, y hasta un máximo de 20 horas de duración, la formación complementaria en materia de protección de los animales durante el transporte, reguladas en el anexo I, letra A), sección 4.ª En los cursos de formación de cualificación inicial para efectuar transporte de viajeros, se podrá contabilizar otra formación, hasta un máximo de diez horas de duración, en relación con la formación complementaria sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, regulada en el anexo I, letra A), sección 5.ª

3. El alumno que desee computar alguna de las formaciones previstas en el apartado 1, a efectos de la realización de un curso de formación destinado a obtener la cualificación inicial, deberá acreditar previamente a su inscripción en el curso, ante el órgano competente por razón del territorio donde se vaya a impartir cada curso, que ha llevado a cabo esas formaciones, debiendo aportar la siguiente documentación:

a) En el supuesto de formación sobre transporte de mercancías peligrosas, deberá aportar copia del ADR-Certificado de formación del conductor expedido por la Dirección General de Tráfico que incluya la formación básica y, al menos, una especialidad, ya sea transporte en cisterna, materiales explosivos o materiales radiactivos.

b) En el supuesto de formación sobre transporte de animales, deberá aportar el certificado expedido por la correspondiente entidad privada o pública, autorizada por la autoridad competente en la materia, en el que conste que el interesado ha realizado un curso de formación destinado a obtener el certificado de competencia para los conductores de transporte de animales exigido por la normativa comunitaria, en los términos previstos en el anexo I del Real Decreto 542/2016, de 25 de noviembre, sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte.

c) En el supuesto de formación recibida en materia de sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, será necesario aportar un certificado en el que conste que el interesado ha realizado un curso de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, impartido por un centro público o privado que acredite una experiencia no inferior a cinco años en la impartición de cursos de formación en materia de transportes o conducción y que tenga una implantación territorial y un ámbito de operación e influencia superior a la meramente local.

Artículo 15. *Cómputo de otras formaciones del alumno en los cursos de formación continua.*

1. Los alumnos que realicen un curso de formación continua podrán contabilizar como parte de dicha formación obligatoria la formación realizada en relación con el transporte de mercancías peligrosas, transporte de animales o sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, exigida en virtud de normas comunitarias, cuando dicha formación se hubiera recibido en los doce meses anteriores al inicio del curso de formación continua.

2. A tales efectos, en los cursos de formación continua para efectuar transporte de mercancías, se podrá contabilizar dicha formación en relación con el módulo complementario número 6 de transporte de mercancías peligrosas básico común, con el módulo complementario número 7 de transporte en cisternas y contenedores, con el módulo complementario número 8 de transporte de materias y objetos explosivos, con el módulo complementario número 9 de transporte de materias radiactivas, y con el módulo complementario número 11 de protección de los animales durante el transporte, regulados en el anexo I, letra B), sección 2.ª Asimismo, en los cursos de formación continua para efectuar transporte de viajeros, se podrá contabilizar dicha formación en relación con el módulo número 5 de sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, regulado en el anexo I, letra B), sección 3.ª

En cualquier caso, únicamente se podrá contabilizar la formación a que hace referencia este precepto en relación con uno de los módulos, de siete horas previstos en el párrafo anterior, a excepción de la formación realizada en materia de transporte de mercancías peligrosas que podrá contabilizarse, hasta un máximo de catorce horas, en relación con los módulos complementarios número 6, 7, 8 y 9 regulados en el anexo I, letra B), sección 2.ª

3. A efectos de acreditar el cómputo de las formaciones que ya hubiera realizado el alumno en el marco de lo previsto en el apartado anterior, deberá seguirse el procedimiento señalado en el artículo 14.3.

CAPÍTULO VI

Exámenes para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial

Artículo 16. *Exámenes de cualificación inicial.*

1. Finalizado el curso de formación, los aspirantes a la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial, deberán superar, en un plazo no superior a un año contado desde dicha finalización, un examen que versará sobre el contenido de las materias incluidas en el anexo I, letra A).

2. El contenido de los exámenes, su convocatoria, la designación y composición de los tribunales y el derecho a concurrir a las pruebas se ajustará a lo dispuesto en el anexo V.

3. Los conductores que efectúen transportes de mercancías y amplíen o modifiquen sus actividades para efectuar transporte de viajeros, siendo ya titulares del correspondiente certificado de aptitud profesional, únicamente estarán obligados a realizar la formación obligatoria específica para los permisos D, D+E, D1 y D1+E del programa del curso de cualificación inicial, regulada en el anexo I, letra A), sección 3.ª, y a realizar aquella parte del examen que se refiera a esta formación.

Los conductores que efectúen transportes de viajeros y amplíen o modifiquen sus actividades para efectuar transporte de mercancías, siendo ya titulares del correspondiente

certificado de aptitud profesional, únicamente estarán obligados a realizar la formación obligatoria específica para los permisos C, C+E, C1 y C1+E del programa del curso de cualificación inicial, regulada en el anexo I, letra A), sección 2.ª, y a realizar aquella parte del examen que se refiera a esta formación.

Artículo 17. *Convocatoria de exámenes.*

Los exámenes serán organizados por los órganos competentes para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera en el territorio de que se trate.

La convocatoria de exámenes, deberá efectuarse, al menos, con un mes de antelación a la realización del primer ejercicio, abriendo un plazo de inscripción no inferior a quince días.

Deberán convocarse exámenes al menos seis veces al año, pudiendo el órgano competente publicar una vez al año todas las convocatorias referidas a este, indicando los plazos de inscripción correspondientes a cada convocatoria.

Sin perjuicio de las convocatorias periódicas anteriormente señaladas, el órgano competente podrá constituir un tribunal y realizar un examen específico, ajustado a lo dispuesto en el anexo V, cuando así lo solicite una empresa CAP. En dicho supuesto, no podrá formar parte del tribunal ninguna persona ligada a dicha empresa ni a ninguna otra empresa o actividad con la que esta se encuentre relacionada.

Artículo 18. *Derecho a concurrir a los exámenes.*

Los aspirantes a la obtención de la cualificación inicial podrán concurrir a las pruebas que se convoquen y realicen por los órganos competentes, con independencia de su lugar de residencia habitual o del lugar en el que hubieran realizado el curso preceptivo.

Artículo 19. *Anotación del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial.*

Concluida la corrección del examen, el órgano competente para su realización inscribirá en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte el certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial de todos aquellos aspirantes que lo hubiesen aprobado.

CAPÍTULO VII

Tarjeta acreditativa de la vigencia del certificado de aptitud profesional

Artículo 20. *Tarjeta de cualificación del conductor.*

1. Además de la anotación del certificado de aptitud profesional en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, el órgano competente expedirá a cada uno de los aspirantes que hubiesen aprobado el examen de cualificación inicial la correspondiente tarjeta de cualificación del conductor, ajustada a las características señaladas en el anexo VI.

Dicha tarjeta se expedirá con un período de vigencia de cinco años, transcurrido el cual se entenderá caducada, salvo que el conductor realice un curso de formación continua antes de los doce meses anteriores a la fecha de caducidad de su tarjeta, en cuyo caso se contará la vigencia de cinco años desde la fecha en la que se ha superado el correspondiente curso. En este último supuesto, el órgano competente procederá a la retirada de la tarjeta anterior.

Cuando se expida una nueva tarjeta, se comprobará que su titular tiene el correspondiente permiso de conducción vigente.

2. La expedición de la tarjeta de cualificación profesional del conductor dará lugar a su inscripción en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

3. Los conductores de otros Estados miembros de la Unión Europea acreditarán su cualificación a través de cualquiera de los siguientes documentos:

a) Mediante el permiso de conducción de modelo comunitario, con el código armonizado de la Unión Europea «95» inscrito en él.

b) Mediante la tarjeta de cualificación del conductor prevista en el anexo VI, en la que constará el código armonizado de la Unión Europea «95».

4. Los conductores de terceros países que conduzcan vehículos que efectúen transportes de viajeros o mercancías por carretera podrán demostrar que tienen la cualificación y la formación estipuladas en este real decreto mediante alguno de los siguientes documentos:

a) Si es titular del permiso de conducción de modelo comunitario, mediante este documento con el código comunitario inscrito en él.

b) La tarjeta de cualificación del conductor prevista en el anexo VI, en la que constará el código comunitario correspondiente.

Asimismo, los conductores de terceros países podrán demostrar que tienen la referida cualificación y formación mediante el certificado de conductor previsto en el Reglamento (CE) 1072/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, siempre que incluya el código comunitario armonizado en el apartado de observaciones del certificado.

A tal efecto, la empresa solicitante del certificado de conductor deberá acreditar que los conductores que deban estar en posesión de un certificado de aptitud profesional cuenten con dicho requisito.

5. Los conductores obligados a estar en posesión del certificado de aptitud profesional deberán llevar a bordo del vehículo en todo momento en que se encuentren conduciendo su tarjeta de cualificación profesional, o, en su caso, el documento que, conforme a este artículo, acredite su vigencia.

CAPÍTULO VIII

Responsabilidades de las empresas CAP

Artículo 21. *Responsabilidad de las empresas CAP.*

1. La actividad realizada por las empresas CAP contempladas en este real decreto y los cursos impartidos por dichas empresas, tendrán la consideración de actividad de transporte a los efectos previstos en el artículo 34 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El órgano al que corresponde inspeccionar un centro, sucursal o aula móvil de una empresa CAP será el competente por razón del territorio en el que se encuentren ubicados.

En todo caso, se realizará al menos una visita de inspección presencial de cada curso cuya realización se hubiese comunicado.

Las inspecciones no estarán previamente concertadas. De cada visita de inspección se levantará acta de la que se entregará copia a la empresa inspeccionada.

2. El titular de la empresa CAP responderá de:

a) Que la empresa CAP reúna los elementos personales y materiales acreditados en el momento de otorgarse la autorización o comunicación, debiendo dar cuenta al órgano que la otorgó o al que se comunicó el inicio de la actividad, en su caso, de las incidencias que se produzcan en relación con dichos elementos, así como de cualquier alteración o modificación que afecte a estos o a la autorización.

b) Que los profesores conozcan bien la reglamentación más reciente y los requisitos en materia de formación y, en su caso, cuenten con la titulación o formación específica que, al efecto, se determine en la legislación vigente.

A tal efecto, en el marco de un procedimiento de selección específica, los profesores deberán haber demostrado que poseen conocimientos didácticos y pedagógicos.

Por cuanto se refiere a la parte práctica de la formación, los profesores deberán haber justificado su experiencia como conductores profesionales u otra forma de conducción análoga, como la de instructor de conducción de vehículos pesados.

c) Que los cursos impartidos en cualquiera de los centros físicos o aulas móviles de la empresa se ajustan a un modelo previamente homologado y a la comunicación realizada al órgano administrativo competente.

3. La autorización otorgada a una empresa CAP podrá ser suspendida por el órgano competente, cuando resulte acreditado que ha dejado de cumplir alguno de los requisitos exigidos para su obtención y mantenimiento.

Asimismo, cualquiera de las sucursales o aulas móviles de una empresa autorizada CAP dejarán de estar habilitados para ejercer la actividad cuando resulte acreditado que no cumplen alguna de las condiciones requeridas para ello.

4. Cuando no se hubiese comunicado al órgano competente la correspondiente incidencia en el plazo previsto para ello y en una visita de inspección se compruebe que el profesor o la materia impartida no coinciden con ninguno de los contenidos de formación CAP de los que hubiesen sido comunicados al órgano competente, este suspenderá la autorización de la empresa durante seis meses.

Cuando no se hubiese comunicado al órgano competente la correspondiente incidencia en el plazo previsto para ello y en una visita de inspección se detecte la falta de asistencia injustificada de un cincuenta por ciento o más de los alumnos, el órgano competente acordará, la suspensión de la autorización de la empresa durante doce meses.

Cuando, en el supuesto anterior, el número de alumnos inasistentes fuese igual o superior al veinticinco por ciento del total, el órgano competente acordará, en idénticos términos a los indicados en el párrafo anterior, la suspensión de la autorización de la empresa durante seis meses.

5. La inasistencia de un alumno sin causa justificada, detectada durante la realización de una visita de inspección, dará lugar a que el órgano competente acuerde la falta de validez del curso para ese alumno, mediante resolución expresa y previa audiencia del interesado.

6. No podrá solicitarse una nueva autorización de empresa CAP por aquellas personas físicas o jurídicas que tuvieran suspendida su autorización, por alguna de las causas previstas en los apartados anteriores.

Disposición adicional primera. *Polivalencia de los cursos.*

Cuando los cursos regulados en este real decreto y las empresas CAP en que se impartan cumplan todos los requisitos exigidos en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial para la obtención de la cualificación exigida para la conducción de vehículos que transporten mercancías peligrosas, podrán ser, simultáneamente, autorizados a tal efecto por el órgano competente para ello.

A efectos de lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, la superación de la formación sobre sensibilización y educación vial del programa de materias de los cursos destinados a la obtención de la cualificación inicial o continua regulada en este real decreto, implicará la recuperación de todos los puntos que se hubieran perdido, hasta un máximo de seis, en relación con el permiso o licencia de conducción, siempre que se encontrase todavía vigente, cuando el centro y el curso impartidos cumplan todos los requisitos exigidos para ello en la mencionada legislación.

No obstante, cuando el centro en el que se imparta la formación continua regulada en este real decreto no cumpliese por sí mismo los requisitos exigidos en cada momento a los efectos previstos en el párrafo anterior, podrá concertar la impartición de la formación sobre sensibilización y educación vial del programa de materias de formación continua prevista en este real decreto con otro centro que sí los reúna, sin que el curso de formación continua pierda su validez.

Disposición adicional segunda. *Título de Formación Profesional de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera.*

No se exigirá la realización de los cursos y exámenes previstos para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial regulado en este real decreto a quienes hayan obtenido el título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera, establecido por el Real Decreto 555/2012, de 23 de marzo, a los que la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o, en su caso, el órgano competente de las comunidades autónomas a las que dicha competencia les haya sido delegada por el Estado expedirá directamente dicho

certificado, referido tanto al transporte de mercancías como al de viajeros, en su modalidad ordinaria.

Disposición adicional tercera. *Cursos de formación de conductores impartidos por las Fuerzas Armadas y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.*

1. Aquellos cursos de formación de conductores que sean impartidos para su personal por las Fuerzas Armadas, la Policía y la Guardia Civil serán válidos para la obtención de la cualificación inicial y la formación continua, siempre que su contenido contemple las materias que integran el programa señalado en el anexo I.

2. El órgano en cada caso competente deberá comunicar, por vía electrónica, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la finalización de cada uno de los cursos que impartan y el listado de todos los alumnos que lo hayan superado, identificados por su nombre y apellidos y número del documento nacional de identidad o, en su caso, del número de identificación de extranjero.

Recibida dicha comunicación, la referida Dirección General procederá a anotar la realización del curso por parte de los correspondientes conductores en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, a los efectos previstos en el artículo 12.3.

Finalizado dicho curso, los aspirantes a la obtención de la tarjeta de cualificación del conductor acreditativa de su cualificación inicial, deberán superar, en un plazo no superior a un año contado desde dicha finalización, un examen, en los mismos términos previstos en el capítulo VI.

Disposición adicional cuarta. *Certificados de profesionalidad de «Conducción de autobuses» y de «Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera».*

Quienes acrediten ser titulares del certificado de profesionalidad de «Conducción de autobuses» o del certificado de profesionalidad de «Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera» regulados en los anexos III y IV, respectivamente, del Real Decreto 1539/2011, de 31 de octubre, por el que se establecen siete certificados de profesionalidad de la familia profesional Transporte y mantenimiento de vehículos que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad, podrán presentarse al examen para la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial, en la modalidad ordinaria, que deberán superar en un plazo no superior a un año contado desde dicha finalización, en los mismos términos previstos en el artículo 16.

Disposición adicional quinta. *Sistema de Formación Profesional para el Empleo.*

En ejecución de lo establecido en el apartado D.6 del Acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005, por el que se desarrollan y aplican distintas medidas relativas al sector del transporte por carretera, que se adoptaron en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 24 de junio de 2005, para la mejora de las condiciones de transparencia y de competencia en el sector, la formación obligatoria contemplada en este real decreto podrá financiarse a través de los fondos a que se refiere el artículo 6 de la Ley 30/2015, de 9 de septiembre, por la que se regula el Sistema de Formación Profesional para el empleo en el ámbito laboral.

Disposición adicional sexta. *Formación de formadores.*

1. El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá exigir que el profesorado que imparta los cursos de formación inicial o continua cuente con una determinada titulación o formación específica, cuando así parezca aconsejable en orden a alcanzar un nivel de calidad suficiente.

2. En tanto no se dicte otra disposición reguladora de los requisitos de formación exigidos a los profesores que impartan los cursos previstos en este real decreto, seguirá resultando de aplicación el contenido de la Orden FOM/2607/2010, de 1 de octubre, por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

Sin perjuicio de lo anterior, los contenidos formativos previstos en los objetivos 1.2, 1.3, 1.3 bis, 1.4 y 1.6 del anexo I, no previstos en la Orden indicada en el párrafo anterior, se impartirán por un profesor especializado en conducción racional en los mismos términos y condiciones establecidos en esta.

Asimismo, el contenido formativo previsto en los objetivos 2.2, 3.7 y 3.8 del anexo I, no previsto en la Orden indicada en el párrafo anterior, se impartirá por un profesor especializado en logística y transportes por carretera en los mismos términos y condiciones establecidos en esta.

3. En todo caso, el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible, regulado en el Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, capacita como profesor, en cualquiera de sus especialidades, para impartir los cursos de cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera regulados en el presente real decreto.

Disposición adicional séptima. *Simuladores de alto nivel.*

El Ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana podrá establecer los requisitos técnicos o especificaciones mínimas que deban cumplir los simuladores para ser considerados, a los efectos previstos en el presente real decreto, como simuladores de alto nivel.

Disposición adicional octava. *Utilización del sistema de aula virtual para la impartición de cursos de cualificación inicial y formación continua.*

1. Hasta la finalización de la situación excepcional derivada de la pandemia motivada por el COVID-19, las empresas CAP podrán utilizar el sistema de aula virtual para impartir las clases de los cursos de cualificación inicial y de formación continua siempre que cumplan los siguientes requisitos:

a) Deberán utilizar una plataforma que garantice en todo momento que existe conectividad sincronizada entre los profesores y los alumnos, así como bidireccionalidad en las comunicaciones.

b) Deberán contar con un registro de conexiones o de actividad, generado por la propia aplicación de aula virtual, en el que se identifique a los alumnos que participan en el aula, la fecha de participación y los tiempos de conexión.

c) La plataforma deberá contar con un mecanismo que posibilite a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre competentes acceder en tiempo real a las clases que se están impartiendo, así como a los correspondientes registros de actividad, con el fin de comprobar la ejecución de la actividad formativa.

2. La formación impartida utilizando dicho sistema se considerará, en todo caso, como formación presencial y no podrá suponer una alteración del contenido y duración de los cursos homologados, ni emplearse para la impartición de las clases prácticas o la realización de los exámenes de cualificación inicial.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el titular de la Dirección General de Transporte Terrestre podrá autorizar la utilización por un plazo determinado del sistema de aula virtual cuando concurran circunstancias excepcionales que dificulten la impartición presencial de las clases.

Disposición adicional novena. *Teleformación para la impartición de cursos de cualificación inicial.*

1. Los objetivos 2.2, 2.3, 3.2, 3.4 y 3.6 del programa del curso de cualificación inicial previstos en el anexo I letra A), podrán ser impartidos mediante teleformación siempre que se garantice una identificación fiable del usuario y unos medios de control adecuados, de conformidad con las especificaciones que se establezcan reglamentariamente por parte del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Además de los objetivos concretos detallados en el párrafo anterior, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá, mediante orden ministerial, añadir otros objetivos del programa del curso de cualificación inicial y de formación continua que puedan

ser impartidos mediante teleformación siempre que se garanticen las condiciones previstas en el párrafo anterior. Los objetivos impartidos mediante teleformación en los cursos de formación continua no podrán superar las doce horas.

Disposición transitoria primera. *Convalidación de las autorizaciones otorgadas a los centros de formación.*

Las autorizaciones de las que sean titulares los centros de formación a la entrada en vigor de este real decreto quedarán automáticamente convalidadas en una única autorización de empresa CAP, tanto en el supuesto de que la empresa fuera titular de un único centro de formación autorizado como en el supuesto de que lo fuera de varios centros de formación autorizados.

A estos efectos, la autorización se entenderá domiciliada en el lugar que corresponda de conformidad con la regla establecida en el artículo 9.

Disposición transitoria segunda. *Validez de los cursos de formación homologados.*

Las homologaciones de los cursos de formación destinados a la obtención de la cualificación inicial, en sus modalidades ordinaria y acelerada, así como los de formación continua, que consten en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte en la fecha de entrada en vigor del presente real decreto, seguirán siendo válidas durante el plazo de un año a contar desde dicha fecha, produciéndose su caducidad transcurrido dicho período. Por todo lo anterior, los cursos de cualificación inicial y formación continua iniciados dentro de dicho plazo e impartidos conforme a los programas formativos establecidos en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, serán válidos.

Disposición transitoria tercera. *Validez de las tarjetas de cualificación de conductor.*

Las tarjetas de cualificación del conductor emitidas antes de la entrada en vigor de este real decreto serán válidas hasta su fecha de expiración.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.*

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se suprime el artículo 90 bis, que queda sin contenido.

Dos. En los artículos 96.2, 97.4 y 107.3 se sustituye la referencia hecha al «artículo 125 y 182.5» por la referencia «artículo 125 de este real decreto y 91.2 de la LOTT».

Tres. El primer párrafo del artículo 197.16.7 queda redactado en los siguientes términos:

> «En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.15.7 de la LOTT y en el apartado 2 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, utilizar vehículos o depósitos distintos a los prescritos en las normas que regulen el transporte de las mercancías de que se trate o que carezcan de aprobación.»

Cuatro. El artículo 197.19 queda redactado en los siguientes términos:

> «19. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.18 de la LOTT y en el apartado 1 del grupo 7 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor.»

Cinco. El artículo 197.26 queda redactado en los siguientes términos:

«26. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.23 de la LOTT, el exceso igual o superior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 25 por ciento en los vehículos N2 y N1 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

Cuando el vehículo se encuentra amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa superior a la que, de otro modo le correspondería, el señalado porcentaje deberá referirse a la masa máxima señalada en dicha autorización especial.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario que hubiesen intervenido en el transporte o su contratación, salvo que alguno de ellos pruebe que no le resulta imputable.

En los transportes de paquetería y mudanzas no se exigirá responsabilidad por esta infracción al cargador ni al expedidor, salvo que se pruebe que su actuación resultó determinante de aquel.»

Seis. El artículo 198.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. En aplicación de lo dispuesto en los apartados 1 y 4 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, el exceso igual o superior al 5 e inferior al 10 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 5 e inferior al 15 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el artículo 197.26.»

Siete. El artículo 199.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 142.2 de la LOTT el exceso superior al 2,5 e inferior al 5 por ciento sobre la masa máxima total en los vehículos N3 y superior al 5 por ciento e inferior al 15 por ciento para los vehículos N1.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación idénticas reglas a las establecidas en el artículo 197.26.»

Ocho. El anexo I, apartado A, punto 14, queda redactado en los siguientes términos:

«14. Utilizar para el transporte de mercancías peligrosas vehículos o depósitos distintos a los prescritos en las normas que regulen el transporte de las mercancías de que se trate o que carezcan de aprobación, tipificada en los artículos 140.15.7 de la LOTT y 197.16.7 de este Reglamento y en el apartado 2 del grupo 9 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.»

Nueve. Se suprime el anexo I, apartado A, punto 19, que queda sin contenido.

El anexo I, apartado A, punto 22 queda redactado en los siguientes términos:

«22. El exceso igual o superior al 20 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 25 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizadas el vehículo de que se trate, tipificada en los artículos 140.23 de la LOTT y 197.26 de este Reglamento.»

Diez. Se añade un nuevo punto 12 bis al anexo I, apartado B, con la siguiente redacción:

«12 bis La realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor, tipificada en el artículo 140.18 de la LOTT y en el apartado 1 del grupo 7 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.»

Once. El anexo I, apartado C, punto 2, queda redactado en los siguientes términos:

«2. El exceso igual o superior al 5 e inferior al 10 por ciento en los vehículos N3 e igual o superior al 5 e inferior al 15 por ciento en los vehículos N2 sobre la masa máxima total que tenga autorizada el vehículo de que se trate, tipificada en el artículo

198.2 de este Reglamento y en los apartados 1 y 4 del grupo 4 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403.»

Doce. El anexo II, apartado 8, queda redactado en los siguientes términos:

«8. Criterios de corrección. La prueba de preguntas concretas tendrá una puntuación máxima de 200 puntos. Cada pregunta correctamente respondida puntuará 1 punto.

La prueba de supuestos prácticos tendrá igualmente una puntuación máxima de 200 puntos. Cada supuesto correctamente resuelto puntuará 50 puntos.

Para aprobar el examen deberá obtenerse una puntuación no inferior al 50 % de los puntos posibles en cada una de las dos partes, debiendo obtener un mínimo del 60 % del total de puntos atribuibles para el conjunto de las dos pruebas.»

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2003/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, adaptada por las Directivas 2004/66/CE y 2006/103/CE del Consejo y la Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril, por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción, en lo que a la Directiva 2003/59/CE se refiere.

Disposición final tercera. *Conductores titulares de un certificado de competencia profesional para el ejercicio de la actividad de transportista.*

Por orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá establecerse que los conductores que hubieran obtenido el certificado de competencia profesional para el transporte de mercancías o viajeros por carretera, queden parcialmente dispensados de la asistencia al curso y de los exámenes necesarios para la obtención de la cualificación inicial en la parte que corresponda a las materias recogidas en el anexo I del Reglamento (CE) 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo.

Disposición final cuarta. *Medidas de mejora de la calidad de la formación.*

Por orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrán establecer indicadores de calidad en la formación de conductores, que podrán incluir la obligación de que los alumnos realicen evaluaciones de la formación impartida y de los profesores, la posibilidad de realizar pruebas aleatorias en los cursos de formación continua para evaluar la formación impartida por parte del centro, así como la posibilidad de recabar información relativa al funcionamiento de las empresas CAP con el fin de evaluar adecuadamente el impacto de la regulación relativa a los requisitos para obtener la cualificación inicial y la formación continua del conductor e información sobre el nivel formativo de los conductores y otros aspectos relacionados con su profesión, entre otros indicadores.

Disposición final quinta. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y al Ministro del Interior para aprobar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones que resulten necesarias para la aplicación de este real decreto, así como para modificar el contenido de sus anexos, a fin de ajustarlo a los cambios operados en la normativa de la Unión Europea, así como a los avances técnicos y científicos.

Disposición final sexta. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias que el artículo 149.1.21.ª de la Constitución atribuye al Estado.

Disposición final séptima. *Modificación del Real Decreto 1515/2018, de 28 de diciembre, por el que se crea la Comisión Interministerial para la incorporación de la metodología BIM en la contratación pública.*

El artículo 3 del Real Decreto 1515/2018, de 28 de diciembre, por el que se crea la Comisión Interministerial para la incorporación de la metodología BIM en la contratación pública se modifica y queda como sigue:

«Artículo 3. *Composición.*

1. La Comisión Interministerial para la incorporación de la metodología BIM en la contratación pública tendrá la siguiente composición:

a) Presidente: la persona titular de la Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
b) Vicepresidente: la persona titular de la Dirección General del Patrimonio del Estado del Ministerio de Hacienda.
c) Vocales:

1.º Cuatro representantes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, designados por la persona titular de la Subsecretaría, que deberán tener rango de Subdirector General o equivalente.
2.º Cuatro representantes del Ministerio de Hacienda, designados por la persona titular de la Subsecretaría, que deberán tener rango de Subdirector General o equivalente.
3.º Dos representantes del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, designados por la correspondiente persona titular de la Subsecretaría, que deberán tener rango de Subdirector General o equivalente.
4.º Un representante de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, de Justicia, de Defensa, del Interior, de Educación y Formación Profesional, de Trabajo y Economía Social, de Industria, Comercio y Turismo, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática, de Política Territorial y Función Pública, de Cultura y Deporte, de Asuntos Económicos y Transformación Digital, de Sanidad, de Derechos Sociales y Agenda 2030, de Ciencia e Innovación, de Consumo, de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, y de Universidades, designado por la correspondiente persona titular de la Subsecretaría, que deberá tener rango de Subdirector General o equivalente.

d) Secretario: Un funcionario de carrera del Subgrupo A1 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, designado por la persona titular de la Subsecretaría, que participará en las reuniones con voz y sin voto.

2. En los casos de vacante, ausencia o enfermedad y, en general, cuando concurra alguna causa justificada, quienes integren la Comisión podrán ser sustituidos por un representante del mismo Ministerio, previamente designado por la persona que designe al miembro a sustituir, con rango de Subdirector General o equivalente.
3. En la designación de los vocales representantes de los distintos Ministerios, se respetará el principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres en los órganos colegiados, previsto en el artículo 54 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.»

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Programa de materias de los cursos de cualificación inicial y formación continua de conductores

Los conocimientos que se deberán tener en cuenta para la verificación de la cualificación inicial del conductor deberán referirse al menos a las materias enumeradas en este anexo. Los candidatos deberán alcanzar el nivel de conocimientos y de aptitudes prácticas necesario para conducir con seguridad la categoría de vehículos de que se trate.

El nivel mínimo de conocimientos no podrá ser inferior al alcanzado durante la escolaridad obligatoria completada con una formación profesional.

Los objetivos indicados en los programas de los cursos de cualificación inicial y formación continua aparecen numerados de idéntica manera a la prevista en la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.

A) Programa de los cursos de cualificación inicial

La duración de los distintos objetivos y módulos contemplados en este programa está referida a la modalidad ordinaria de cualificación inicial.

Cuando se trate de cursos de formación acelerada, la duración total de cada objetivo se indicará expresamente. No obstante, en los cursos de formación acelerada, los módulos para la realización de la formación complementaria tendrán la misma duración que los previstos para la modalidad ordinaria de cualificación inicial.

La formación de contenidos teóricos de determinados objetivos a bordo de un vehículo mientras otro alumno lo conduce, solo será admitida en la modalidad de cualificación inicial ordinaria.

Sección 1.ª Formación obligatoria para todos los permisos C, C+E, C1, C1+E; D, D+E, D1, D1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

a) Objetivo 1.1: Conocer las características de la cadena cinemática para optimizar su utilización.

Duración: Veinte horas, de las que cuatro serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de diez horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Curvas de par, potencia y consumo específico de un motor, zona de utilización óptima del cuentarrevoluciones y diagramas de cobertura de las relaciones de la caja de cambio de velocidades.

b) Objetivo 1.2: Conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Duración: Treinta horas, de las que cuatro serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de once horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Límites de utilización de los frenos y ralentizadores, utilización combinada de frenos y ralentizador, selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión, utilización de la inercia del vehículo, utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas, acciones que deben adoptarse en caso de fallo, uso de

dispositivos electrónicos y mecánicos tales como el programa electrónico de estabilidad (ESP), los sistemas avanzados de frenado de urgencia (AEBS), el sistema antibloqueo de ruedas (ABS), los sistemas de control de tracción (TCS) y los sistemas de vigilancia de los vehículos (IVMS), así como otros dispositivos de automatización o ayuda a la conducción cuya utilización haya sido aprobada.

c) Objetivo 1.3: Poder optimizar el consumo de carburante.

Duración: Treinta horas de las que cuatro serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de estas últimas podrán serle impartidas a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de once horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2, importancia de anticipar el flujo del tráfico, distancia apropiada con otros vehículos y uso del impulso de los vehículos, velocidad constante, conducción fluida y presión adecuada de los neumáticos, así como conocimiento de los sistemas de transporte inteligente que incrementan la eficiencia de la conducción y ayudan a planificar la ruta.

d) Objetivo 1.3 bis: Ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos.

Duración: Nueve horas de las que tres horas serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 4 horas, de las que una hora y treinta minutos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Ser consciente de los diferentes tipos de carretera, tráfico y condiciones climáticas, adecuándose a ellos; anticipar acontecimientos, entender cómo se prepara y planifica un viaje en condiciones meteorológicas extraordinarias; estar familiarizado con el uso de los equipos de seguridad conexos, y saber cuándo es necesario aplazar o anular un viaje debido a condiciones meteorológicas extremas; adaptarse a los riesgos del tráfico, incluidos los comportamientos peligrosos o las distracciones al volante (por el uso de dispositivos electrónicos, comer, beber, etcétera); reconocer las situaciones de peligro, actuando en consonancia, y ser capaz de gestionar el estrés que de ellas se derivan, en particular por lo que se refiere al tamaño y peso de los vehículos y a los usuarios vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motoristas.

Identificar situaciones potencialmente peligrosas e interpretar correctamente si podrían desembocar en situaciones en las que ya no sería posible evitar los accidentes; escoger y poner en práctica acciones que sirvan para aumentar el margen de seguridad de forma que el accidente pueda aún evitarse en caso de materialización del peligro.

2. Aplicación de la reglamentación.

a) Objetivo 2.1: Conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación.

Duración: Treinta horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de doce horas que se impartirán en aula.

Contenido: Duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias del Reglamento (CE) n.º 561/2006 y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo; sanciones en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo; conocimiento del entorno social del transporte por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial y de formación continua.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

a) Objetivo 3.1: Tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo.

Duración: Veinte horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de ocho horas que se impartirán en aula.

Contenido: tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los vehículos pesados/autocares; y consecuencias humanas, materiales y económicas.

b) Objetivo 3.2: Ser capaz de prevenir la delincuencia y el tráfico de inmigrantes clandestinos.

Duración: Dos horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 1 hora que se impartirá en aula.

Contenido: Información general; implicaciones para los conductores; medidas de prevención; lista de comprobaciones; legislación sobre la responsabilidad de los transportistas.

c) Objetivo 3.3: Ser capaz de prevenir los riesgos físicos.

Duración: Siete horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión o autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de tres horas que se impartirán en aula.

Contenido: principios ergonómicos: movimientos y posturas de riesgo, condición física, ejercicios de manipulación y protecciones individuales.

d) Objetivo 3.4: Tener conciencia de la importancia de la aptitud física y mental.

Duración: 9 horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de tres horas que se impartirán en aula.

Contenido: principios de una alimentación sana y equilibrada, efectos del alcohol, los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; papel fundamental del ciclo básico actividad/reposo.

e) Objetivo 3.5: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Duración: Diez horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de tres horas que se impartirán en aula.

Contenido: Comportamiento en situaciones de emergencia: evaluación de la situación, prevención del agravamiento de accidentes, aviso a los servicios de socorro, auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros, reacción en caso de incendio, evacuación de los ocupantes del camión/de los pasajeros del autocar, garantizar la seguridad de todos los pasajeros, reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente.

f) Objetivo 3.6: Poder adoptar comportamientos que contribuyan a valorar la imagen de marca de una empresa.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de tres horas que se impartirán en aula.

Contenido: Actitudes del conductor e imagen de marca: importancia para la empresa de la calidad de la prestación del conductor, diferentes papeles del conductor, diferentes interlocutores del conductor, mantenimiento del vehículo, organización del trabajo, consecuencias de un litigio en los planos comercial y financiero.

Sección 2.ª Formación obligatoria específica para los permisos C, C+E, C1, C1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

Objetivo 1.4: Ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Duración: Treinta horas de las que cinco serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de quince horas de las que dos horas y treinta minutos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, cálculo del volumen útil, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad, tipos de embalaje y apoyos de la carga.

Principales tipos de mercancías que requieren estiba, técnicas de calce y estiba, utilización de correas de estiba, verificación de los dispositivos de estiba, utilización de los medios de manipulación, y entoldado y desentoldado.

2. Aplicación de la reglamentación.

Objetivo 2.2: Conocer la reglamentación en materia de transporte de mercancías.

Duración: Diez horas, que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de 5 horas que se impartirán en aula.

Contenido: Títulos que habilitan para el ejercicio del transporte, documentos que deben llevarse a bordo, restricciones de la circulación, tasas por el uso de la infraestructura vial, obligaciones en virtud de los modelos de contrato de transporte de mercancías, redacción de los documentos en los que se concrete el contrato de transporte, autorizaciones de transporte internacional, obligaciones del Convenio CMR, redacción de la carta de porte internacional, paso de fronteras, transitarios, y documentos especiales que acompañan a las mercancías.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

Objetivo 3.7: Conocer el entorno económico del transporte por carretera de mercancías y la organización del mercado.

Duración: Treinta horas, que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de tres de ellas podrán ser impartidas al alumno a bordo de un camión mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de quince horas que se impartirán en aula.

Contenido: El transporte por carretera frente a los demás modos de transporte (competencia, transporte de carga), diferentes actividades del transporte por carretera (transporte por cuenta ajena, por cuenta propia y actividades auxiliares del transporte), organización de los principales tipos de empresas de transporte o de actividades auxiliares del transporte, diferentes especializaciones del transporte (cisternas, temperaturas controladas, mercancías peligrosas, transporte de animales, etcétera), evolución del sector (diversificación de las prestaciones ofrecidas, ferrocarril-carretera, subcontratación, etcétera).

Sección 3.ª Formación obligatoria específica para los permisos D, D+E, D1, D1+E

1. Formación avanzada sobre conducción racional basada en las normas de seguridad.

a) Objetivo 1.5: Poder garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros.

Duración: Quince horas, de las que dos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula si bien hasta un máximo de cinco de ellas podrán serle impartidas al alumno a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de siete horas y treinta minutos de las que una hora será de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Calibración de los movimientos longitudinales y laterales, uso compartido de la carretera, colocación en la calzada, suavidad de frenado, trabajo del voladizo, utilización de infraestructuras específicas (espacios públicos, vías reservadas), gestión de conflictos entre una conducción segura y las demás funciones propias del conductor, interacción con los pasajeros, características especiales de determinados grupos de pasajeros (personas con discapacidad, niños).

b) Objetivo 1.6: Ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Duración: Quince horas, de las que tres serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de siete horas y treinta minutos de las que una hora y treinta minutos serán de conducción efectiva por parte del alumno y el resto se impartirán en aula.

Contenido: Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad.

2. Aplicación de la reglamentación.

Objetivo 2.3: Conocer la reglamentación relativa al transporte de viajeros

Duración: Diez horas que se impartirán en aula.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de cinco horas que se impartirán en aula.

Contenido: Transporte de grupos específicos, equipos de seguridad a bordo del autocar, cinturones de seguridad, carga del vehículo.

3. Salud, seguridad vial y medioambiental, servicio, logística.

Objetivo 3.8: Conocer el entorno económico del transporte por carretera de viajeros y la organización del mercado.

Duración: Treinta horas que se impartirán en aula, si bien hasta un máximo de tres de ellas podrán ser impartidas al alumno a bordo de un autocar mientras otro alumno lo conduce.

Cuando se trate de un curso de formación acelerada, la duración será de quince horas que se impartirán en aula.

Contenido: El transporte por carretera de viajeros frente a los distintos modos de transporte de viajeros (ferrocarril, automóvil particular), distintas actividades del transporte por carretera de viajeros, sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad, paso de fronteras (transporte internacional), organización de los principales tipos de empresas de transporte de viajeros por carretera.

Sección 4.ª Formación complementaria para los permisos C, C+E, C1, C1+E

Para completar las doscientas ochenta horas de duración del curso de cualificación inicial, el alumno deberá realizar las restantes treinta y seis horas que faltan para completarlo, optando para ello por alguna de las siguientes formaciones complementarias:

1. Formación sobre el transporte de mercancías peligrosas de conformidad con la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

1.1 Módulo 1. Mercancías peligrosas, formación básica común.

Duración: Veinticuatro horas, de las cuales veintidós horas se impartirán en aula y dos horas se impartirán en un lugar adecuado para la realización de prácticas de extinción de incendios.

Contenido: Disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas; conducta que el conductor del vehículo debe observar antes, durante y después de la carga o descarga de vehículos que transporten mercancías peligrosas; finalidad y funcionamiento del equipo técnico de los vehículos; principales tipos de riesgos; medidas de prevención y

seguridad adecuadas a los diferentes tipos de riesgos; etiquetado y señalización de los peligros; prohibiciones de carga en común en un mismo vehículo o contenedor; precauciones que deberán adoptarse al proceder a la carga y descarga de mercancías peligrosas; manipulación y estiba de los bultos: sujeción y protección de la carga; comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente o incidente de tráfico; comportamiento en caso de accidente; auxilio sanitario: primeros auxilios a las víctimas; responsabilidad civil: información general y seguros; medio ambiente y contaminación: traslado de residuos y control; transporte multimodal: operaciones de modos múltiples de transporte; formación práctica de extinción de incendios, primeros auxilios y otros contenidos de la formación básica común.

1.2 Mercancías peligrosas, formación especializada.

1.2.1 Módulo 2. Transporte en cisternas y contenedores-cisterna.

Duración: Doce horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Descripción, características y tipos; comportamiento en marcha de los vehículos cisterna y contenedores-cisterna; disposiciones específicas relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores-cisterna en el transporte de mercancías peligrosas; otras disposiciones especiales relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna. Formación práctica especializada de transporte en cisternas y contenedores cisternas.

1.2.2 Módulo 3. Transporte de materias y objetos explosivos.

Duración: Doce horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Disposiciones particulares aplicables al transporte de materias y objetos explosivos; riesgos específicos que presentan las materias y objetos explosivos y pirotécnicos; disposiciones específicas sobre la carga en común de materias y objetos explosivos; el Reglamento de explosivos y sus disposiciones complementarias. Formación práctica especializada de transporte de materias y objetos explosivos.

1.2.3 Módulo 4. Transporte de materias radiactivas.

Duración: Doce horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Conceptos básicos y tipos de radiactividad; riesgos específicos del material radiactivo; protección radiológica y protección del medio ambiente; riesgos en función del material; disposiciones particulares aplicables al transporte de materias radiactivas; medidas especiales que deben adoptarse en caso de accidente o incidente en el que se vean involucrados vehículos que transporten materias radiactivas. Formación práctica especializada de transporte de materias radiactivas.

2. Módulo 5. Formación en materia de protección de los animales durante el transporte de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1/2005, del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de animales durante el transporte y las operaciones conexas.

Duración: Veinte horas que se impartirán en aula.
Contenido: Normativa europea, nacional y autonómica en materia de protección de los animales durante el transporte. Documentación administrativa; fisiología de los animales, necesidades de comida y agua, comportamiento animal y concepto de estrés; aspectos prácticos del cuidado y manejo de animales; efectos y repercusiones de modo y práctica de conducción sobre el bienestar de los animales; aptitud para el transporte de los animales; cuidados de emergencia a los animales; criterios de seguridad para el personal que trabaja con animales; aspectos de seguridad vial relacionados con el transporte de animales, y actuación en caso de accidente; limpieza y desinfección de los medios de transporte y contenedores.

3. Módulo 6. Formación sobre sujeción de cargas.

Duración: Ocho horas.
Contenido: Conocer las normas técnicas nacionales e internacionales relativas a la sujeción de cargas, conocimientos físicos necesarios para una correcta sujeción de cargas,

métodos de sujeción materiales de sujeción, tipos de amarre. Formación práctica sobre sujeción de cargas.

4. Módulo 7. Formación sobre sensibilización y educación vial.

Duración: Doce horas que se impartirán en aula, si bien 4 de ellas serán desarrolladas de forma individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y 1 de ellas será desarrollada en debate en grupo.

Contenido: Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema; dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas; la conducción: una tarea de toma de decisiones; aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura; los grupos de riesgo; la velocidad como factor de riesgo; el alcohol como factor de riesgo; las drogas de abuso como factor de riesgo; las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo; la somnolencia como factor de riesgo; la fatiga como factor de riesgo; el estrés como factor de riesgo; seguridad activa y pasiva; la conducción preventiva; actuación en caso de accidente de tráfico; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico; debate grupal; dinámica de grupos.

5. Módulo 8. Formación sobre el tacógrafo digital.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.

Contenido: El aparato tacógrafo, tiempos máximos de conducción: conducción ininterrumpida, diaria y bisemanal; tiempos de descanso obligatorios: descanso diario y semanal; edad mínima de los conductores, excepciones a la aplicación del tacógrafo en la normativa comunitaria; el tacógrafo digital: conceptos, expedición de tarjetas, validez y duración, tarjetas necesarias, emisión de duplicados, control del fraude; otras cuestiones sobre el tacógrafo digital: verificación de los tacógrafos, volcado e introducción manual de datos, funcionamiento y avería del tacógrafo; el tacógrafo inteligente. Formación práctica con simulador de tacógrafo digital.

6. Módulo 9. Formación sobre transporte de mercancías bajo temperatura dirigida.

Duración: ocho horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa reguladora del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales Utilizados en esos Transportes (ATP), normativa de higiene alimentaria (responsabilidades, buenas prácticas de higiene, cadena de frío, trazabilidad alimentaria, Análisis de Peligros y Puntos Críticos de Control –APPCC–), refrigeración básica, control de temperatura y buenas prácticas en el manejo del dispositivo del equipo del frío incorporado a los distintos vehículos semirremolques necesario para el transporte efectivo de mercancías. Formación práctica sobre transporte de mercancías bajo temperatura dirigida.

Sección 5.ª Formación complementaria para los permisos D, D+E, D1, D1+E

Para completar las doscientas ochenta horas de duración del curso de cualificación inicial, el alumno deberá realizar las restantes treinta y seis horas que faltan para completarlo, optando para ello por alguna de las siguientes formaciones complementarias:

1. Módulo 1. Formación en materia de sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Duración: Diez horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa nacional y comunitaria del transporte accesible en autobús; el transporte de viajeros con discapacidad; atención a las personas con discapacidad.

2. Módulo 2. Formación sobre el transporte escolar y de menores.

Duración: Diez horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa del transporte escolar y de menores; el transporte escolar y de menores; atención a los viajeros durante un transporte escolar o de menores.

3. Módulo 3. Formación en primeros auxilios.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Organización de los primeros auxilios; técnicas de primeros auxilios; procesos patológicos (como ahogamientos, hemorragias y shock hipovolémico, quemaduras, fracturas, etcétera); reanimación cardiopulmonar (RCP).

4. Módulo 4. Formación sobre sensibilización y educación vial.

Duración: Doce horas que se impartirán en aula, si bien cuatro de ellas serán desarrolladas de forma individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y una de ellas será desarrollada en debate en grupo.

Contenido: Los accidentes de tráfico: La magnitud del problema; dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas; la conducción: una tarea de toma de decisiones; aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura; los grupos de riesgo; la velocidad como factor de riesgo; el alcohol como factor de riesgo; las drogas de abuso como factor de riesgo; las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo; la somnolencia como factor de riesgo; la fatiga como factor de riesgo; el estrés como factor de riesgo; seguridad activa y pasiva; la conducción preventiva; actuación en caso de accidente de tráfico; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico; debate grupal; dinámica de grupos.

5. Módulo 5. Formación sobre el tacógrafo digital.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.

Contenido: El aparato tacógrafo, tiempos máximos de conducción: Conducción ininterrumpida, diaria y bisemanal; tiempos de descanso obligatorios: descanso diario y semanal; edad mínima de los conductores, excepciones a la aplicación del tacógrafo en la normativa comunitaria; el tacógrafo digital: conceptos, expedición de tarjetas, validez y duración, tarjetas necesarias, emisión de duplicados, control del fraude; otras cuestiones sobre el tacógrafo digital: Verificación de los tacógrafos, volcado e introducción manual de datos, funcionamiento y avería del tacógrafo; el tacógrafo inteligente. Formación práctica con simulador de tacógrafo digital.

6. Módulo 6. Atención al cliente de transporte de viajeros.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.

Contenido: La comunicación, las relaciones con los demás, protocolo en la atención al cliente.

7. Módulo 7. Atención e información a los viajeros del autobús

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Procesos operativos de la actividad del transporte de viajeros; gestión de la carga y descarga del vehículo; mecanismos y fundamentos de la comunicación en el transporte de viajeros; atención al cliente en el transporte de viajeros.

8. Módulo 8. Protocolo de actuación para conductores ante un accidente.

Duración: Ocho horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa nacional que regula la actuación; pautas de actuación básica y elementales de actuación en caso de accidente; breves nociones de actuación sobre heridos.

B) Programa de los cursos de formación continua

La formación continua, obligatoria para todos los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de este real decreto, deberá permitirles actualizar los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en la seguridad en carretera, la salud y la seguridad en el trabajo y la reducción del impacto medioambiental en la conducción.

Dicha función tiene por finalidad profundizar y revisar alguno de los conocimientos adquiridos con la obtención del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial. Deberá cubrir una serie de temas diversos e incluir siempre al menos una materia relacionada con la seguridad vial. Las materias de formación tendrán en cuenta

la evolución legislativa y tecnológica pertinente y, en la medida de lo posible, las necesidades específicas de formación del conductor.

Sección 1.ª Formación obligatoria para todos los permisos C, C+E, C1, C1+E; D, D+E, D1, D1+E

Módulo 1. Seguridad vial.

Duración: Siete horas que se impartirán en aula.

a) Objetivo 3.1: Tener conciencia de los riesgos de la carretera y los accidentes de trabajo.

Contenido: Tipología de los accidentes de trabajo en el sector del transporte; estadísticas de los accidentes de circulación; implicación de los vehículos pesados/autocares; y consecuencias humanas, materiales y económicas.

b) Objetivo 3.4: Tener conciencia de la importancia de la aptitud física y mental.

Contenido: Principios de una alimentación sana y equilibrada, efectos del alcohol, los medicamentos o cualquier otra sustancia que pueda modificar el comportamiento; síntomas, causas y efectos de la fatiga y el estrés; papel fundamental del ciclo básico actividad/reposo.

Módulo 2. Conducción racional y eficiente y evolución tecnológica.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula si bien 1 hora podrá consistir, aunque no necesariamente, en prácticas de conducción individual en vehículo y/o simulador, indistintamente.

a) Objetivo 1.2: Conocer las características técnicas y el funcionamiento de los dispositivos de seguridad a fin de dominar el vehículo, minimizar su desgaste y prevenir las anomalías de funcionamiento.

Contenido: límites de utilización de los frenos y ralentizadores, utilización combinada de frenos y ralentizador, selección de la mejor combinación entre velocidad y relación de transmisión, utilización de la inercia del vehículo, utilización de los medios de ralentización y de frenado en las bajadas, acciones que deben adoptarse en caso de fallo, uso de dispositivos electrónicos y mecánicos tales como el programa electrónico de estabilidad (ESP), los sistemas avanzados de frenado de urgencia (AEBS), el sistema antibloqueo de ruedas (ABS), los sistemas de control de tracción (TCS) y los sistemas de vigilancia de los vehículos (IVMS), así como otros dispositivos de automatización o ayuda a la conducción cuya utilización haya sido aprobada.

b) Objetivo 1.3: Poder optimizar el consumo de carburante.

Contenido: optimización del consumo de carburante mediante la aplicación de las técnicas indicadas en los puntos 1.1 y 1.2, importancia de anticipar el flujo del tráfico, distancia apropiada con otros vehículos y uso del impulso de los vehículos, velocidad constante, conducción fluida y presión adecuada de los neumáticos, así como conocimiento de los sistemas de transporte inteligente que incrementan la eficiencia de la conducción y ayudan a planificar la ruta.

Módulo 3. Normativa sobre tacógrafo y tiempos de conducción y descanso.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula, si bien 1 hora podrá consistir en prácticas con simulador de tacógrafo digital.

Objetivo 2.1: Conocer el entorno social del transporte por carretera y su reglamentación.

Contenido: Duración máxima de la jornada laboral específica del sector de los transportes; principios, aplicación y consecuencias del Reglamento (CE) número 561/2006 y del Reglamento (UE) número 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo; sanciones en caso de no utilización, mala utilización o manipulación fraudulenta del tacógrafo; conocimiento del entorno social del transporte por carretera: derechos y obligaciones del conductor en materia de cualificación inicial y de formación continua. Formación práctica con simulador de tacógrafo digital.

Sección 2.ª Formación complementaria para los permisos C, C+E, C1, C1+E

Para completar las treinta y cinco horas de duración de la formación periódica, el alumno deberá realizar las restantes catorce horas que faltan optando por uno o dos módulos de los siguientes que se relacionan a continuación:

Módulo 4. Conducción racional, anticipación y evaluación de los riesgos.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula si bien 1 hora podrá consistir, aunque no necesariamente, en prácticas de conducción individual en vehículo y/o simulador, indistintamente.

a) Objetivo 1.3 bis: Ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos.

Contenido: Ser consciente de los diferentes tipos de carretera, tráfico y condiciones climáticas, adecuándose a ellos; anticipar acontecimientos, entender cómo se prepara y planifica un viaje en condiciones meteorológicas extraordinarias; estar familiarizado con el uso de los equipos de seguridad conexos, y saber cuándo es necesario aplazar o anular un viaje debido a condiciones meteorológicas extremas; adaptarse a los riesgos del tráfico, incluidos los comportamientos peligrosos o las distracciones al volante (por el uso de dispositivos electrónicos, comer, beber, etcétera); reconocer las situaciones de peligro, actuando en consonancia, y ser capaz de gestionar el estrés que de ellas se derivan, en particular por lo que se refiere al tamaño y peso de los vehículos y a los usuarios vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motoristas.

Identificar situaciones potencialmente peligrosas e interpretar correctamente si podrían desembocar en situaciones en las que ya no sería posible evitar los accidentes; escoger y poner en práctica acciones que sirvan para aumentar el margen de seguridad de forma que el accidente pueda aún evitarse en caso de materialización del peligro.

b) Objetivo 3.5: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Contenido: Comportamiento en situaciones de emergencia: evaluación de la situación, prevención del agravamiento de accidentes, aviso a los servicios de socorro, auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros, reacción en caso de incendio, evacuación de los ocupantes del camión/de los pasajeros del autocar, garantizar la seguridad de todos los pasajeros, reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente.

Módulo 5. Estiba y sujeción de cargas.

Duración: Siete horas que se impartirán en aula, si bien 1 hora podrá consistir en prácticas que se impartirán en aula o en un lugar adecuado.

Objetivo 1.4: Ser capaz de realizar una operación de carga respetando las consignas de seguridad y la buena utilización del vehículo.

Contenido: Fuerzas que se aplican a los vehículos en movimiento, utilización de las relaciones de la caja de velocidades en función de la carga del vehículo y del perfil de la carretera, uso de los sistemas de transmisión automáticos, cálculo de la carga útil de un vehículo o de un conjunto de vehículos, cálculo del volumen útil, reparto de la carga, consecuencias de la sobrecarga por eje, estabilidad del vehículo y centro de gravedad, tipos de embalaje y apoyos de la carga.

Principales tipos de mercancías que requieren estiba, técnicas de calce y estiba, utilización de correas de estiba, verificación de los dispositivos de estiba, utilización de los medios de manipulación, y entoldado y desentoldado. Prácticas de estiba y sujeción de cargas.

Módulo 6. Transporte de mercancías peligrosas básico común.

Duración: Catorce horas, que se impartirán en aula. Podrán incluir prácticas de primeros auxilios y otros contenidos de la formación básica común que se impartirán en aula, y/o prácticas de extinción de incendios que se impartirán en un lugar adecuado.

Contenido: Disposiciones generales aplicables al transporte de mercancías peligrosas; conducta que el conductor del vehículo debe observar antes, durante y después de la carga o descarga de vehículos que transporten mercancías peligrosas; finalidad y funcionamiento del equipo técnico de los vehículos; principales tipos de riesgos; medidas de prevención y

seguridad adecuadas a los diferentes tipos de riesgos; etiquetado y señalización de los peligros; prohibiciones de carga en común en un mismo vehículo o contenedor; precauciones que deberán adoptarse al proceder a la carga y descarga de mercancías peligrosas; manipulación y estiba de los bultos: sujeción y protección de la carga; comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente o incidente de tráfico; comportamiento en caso de accidente; auxilio sanitario: primeros auxilios a las víctimas; responsabilidad civil: información general y seguros; medio ambiente y contaminación: traslado de residuos y control; transporte multimodal: operaciones de modos múltiples de transporte.

Módulo 7. Transporte en cisternas y contenedores-cisterna.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula, que podrán incluir formación práctica.

Contenido: Descripción, características y tipos; comportamiento en marcha de los vehículos cisterna y contenedores-cisterna; disposiciones específicas relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores-cisterna en el transporte de mercancías peligrosas; otras disposiciones especiales relativas a la utilización de vehículos cisterna y contenedores cisterna.

Módulo 8. Transporte de materias y objetos explosivos.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula, que podrán incluir formación práctica.

Contenido: Disposiciones particulares aplicables al transporte de materias y objetos explosivos; riesgos específicos que presentan las materias y objetos explosivos y pirotécnicos; disposiciones específicas sobre la carga en común de materias y objetos explosivos; El Reglamento de explosivos y sus disposiciones complementarias.

Módulo 9. Transporte de materias radiactivas.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula, que podrán incluir formación práctica.

Contenido: Conceptos básicos y tipos de radiactividad; riesgos específicos del material radiactivo; protección radiológica y protección del medio ambiente; riesgos en función del material; disposiciones particulares aplicables al transporte de materias radiactivas; medidas especiales que deben adoptarse en caso de accidente o incidente en el que se vean involucrados vehículos que transporten materias radiactivas.

Módulo 10. Sensibilización y educación vial.

Duración: Catorce horas que se impartirán en aula, si bien cuatro de ellas serán desarrolladas de forma individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y una de ellas será desarrollada en debate en grupo.

Contenido: Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema; dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas; la conducción: una tarea de toma de decisiones; aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura; los grupos de riesgo; la velocidad como factor de riesgo; el alcohol como factor de riesgo; las drogas de abuso como factor de riesgo; las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo; la somnolencia como factor de riesgo; la fatiga como factor de riesgo; el estrés como factor de riesgo; seguridad activa y pasiva; la conducción preventiva; actuación en caso de accidente de tráfico; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico; debate grupal; dinámica de grupos.

Módulo 11. Protección de los animales durante el transporte durante el transporte de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1/2005, del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, relativo a la protección de animales durante el transporte y las operaciones conexas.

Duración: Siete horas que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa europea, nacional y autonómica en materia de protección de los animales durante el transporte. Documentación administrativa; fisiología de los animales, necesidades de comida y agua, comportamiento animal y concepto de estrés; aspectos prácticos del cuidado y manejo de animales; efectos y repercusiones de modo y práctica de conducción sobre el bienestar de los animales; aptitud para el transporte de los animales; cuidados de emergencia a los animales; criterios de seguridad para el personal que trabaja con animales; aspectos de seguridad vial relacionados con el transporte de animales, y

actuación en caso de accidente; limpieza y desinfección de los medios de transporte y contenedores.

Módulo 12. Formación sobre transporte de mercancías bajo temperatura dirigida.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa reguladora del Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales Utilizados en esos Transportes (ATP), normativa de higiene alimentaria (responsabilidades, buenas prácticas de higiene, cadena de frío, trazabilidad alimentaria, Análisis de Peligros y Puntos Críticos de Control -APPCC-), refrigeración básica, control de temperatura y buenas prácticas en el manejo del dispositivo del equipo del frío incorporado a los distintos vehículos semirremolques necesario para el transporte efectivo de mercancías. Formación práctica sobre transporte de mercancías bajo temperatura dirigida.

Sección 3.ª Formación complementaria para los D, D+E, D1, D1+E

Para completar las treinta y cinco horas de duración de la formación periódica, el alumno deberá realizar las restantes catorce horas que faltan optando por uno o dos módulos de los siguientes que se relacionan a continuación:

Módulo 4. Conducción racional, anticipación y evaluación de los riesgos.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula si bien 1 hora podrá consistir, aunque no necesariamente, en prácticas de conducción individual en vehículo y/o simulador, indistintamente.

a) Objetivo 1.3 bis: Ser capaz de anticipar y evaluar los riesgos del tráfico y de adaptarse a ellos.

Contenido: Ser consciente de los diferentes tipos de carretera, tráfico y condiciones climáticas, adecuándose a ellos; anticipar acontecimientos, entender cómo se prepara y planifica un viaje en condiciones meteorológicas extraordinarias; estar familiarizado con el uso de los equipos de seguridad conexos, y saber cuándo es necesario aplazar o anular un viaje debido a condiciones meteorológicas extremas; adaptarse a los riesgos del tráfico, incluidos los comportamientos peligrosos o las distracciones al volante (por el uso de dispositivos electrónicos, comer, beber, etcétera); reconocer las situaciones de peligro, actuando en consonancia, y ser capaz de gestionar el estrés que de ellas se derivan, en particular por lo que se refiere al tamaño y peso de los vehículos y a los usuarios vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motoristas.

Identificar situaciones potencialmente peligrosas e interpretar correctamente si podrían desembocar en situaciones en las que ya no sería posible evitar los accidentes; escoger y poner en práctica acciones que sirvan para aumentar el margen de seguridad de forma que el accidente pueda aún evitarse en caso de materialización del peligro.

b) Objetivo 3.5: Tener capacidad para evaluar situaciones de emergencia.

Contenido: Comportamiento en situaciones de emergencia: evaluación de la situación, prevención del agravamiento de accidentes, aviso a los servicios de socorro, auxilio a los heridos y aplicación de los primeros socorros, reacción en caso de incendio, evacuación de los ocupantes del camión/de los pasajeros del autocar, garantizar la seguridad de todos los pasajeros, reacciones en caso de agresión; principios básicos de la declaración amistosa de accidente.

Módulo 5. Sensibilización sobre los derechos de los viajeros con discapacidad de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.

Contenido: Normativa nacional y comunitaria del transporte accesible en autobús; el transporte de viajeros con discapacidad; atención a las personas con discapacidad.

Módulo 6. Sensibilización y educación vial.

Duración: Catorce horas que se impartirán en aula, si bien cuatro de ellas serán desarrolladas de forma individualizada para cada conductor en función de sus particularidades y una de ellas será desarrollada en debate en grupo.

Contenido: Los accidentes de tráfico: la magnitud del problema; dinámica de un impacto y consecuencias para las víctimas; la conducción: una tarea de toma de decisiones; aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura; los grupos de riesgo; la velocidad como factor de riesgo; el alcohol como factor de riesgo; las drogas de abuso como factor de riesgo; las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo; la somnolencia como factor de riesgo; la fatiga como factor de riesgo; el estrés como factor de riesgo; seguridad activa y pasiva; la conducción preventiva; actuación en caso de accidente de tráfico; la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico; debate grupal; dinámica de grupos.

Módulo 7. Atención al cliente de transporte de viajeros.

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.
Contenido: la comunicación, las relaciones con los demás, protocolo en la atención al cliente.

Módulo 8. Atención e información a los viajeros del autobús

Duración: Siete horas, que se impartirán en aula.
Contenido: Procesos operativos de la actividad del transporte de viajeros; gestión de la carga y descarga del vehículo; mecanismos y fundamentos de la comunicación en el transporte de viajeros; atención al cliente en el transporte de viajeros.

Módulo 9. Protocolo de actuación para conductores ante un accidente.

Duración: Siete horas, si bien una hora podrá consistir en prácticas que se impartirán en aula o en un lugar adecuado.
Contenido: Normativa nacional que regula la actuación; pautas de actuación básica y elementales de actuación en caso de accidente; breves nociones de actuación sobre heridos.

ANEXO II

Requisitos de las empresas autorizadas como centros de formación

Para la obtención de la autorización exigida en el capítulo IV, el solicitante deberá acreditar los siguientes extremos:

1. Ser persona física o jurídica, debiendo ostentar en este segundo supuesto personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren.
En ningún supuesto podrán otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes.
A efectos del cumplimiento de este requisito, cuando el titular de la autorización tenga nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, del Espacio Económico Europeo, o de cualquier otro Estado a cuyos ciudadanos se extienda dicho régimen de aplicación, así como a los miembros de sus familias, habrá de resultar acreditado que cuenta con el correspondiente Número de Identificación Fiscal y que dicho número no haya sido revocado por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, y que cumple con los requisitos exigibles en la normativa aplicable a todos ellos.
Cuando el titular de la autorización tenga una nacionalidad distinta a las anteriores, habrá de acreditarse que cuenta con una autorización de residencia de larga duración o de residencia temporal y trabajo y, como en el supuesto anterior, con el correspondiente Número de Identificación Fiscal vigente y no revocado.
En la comprobación del cumplimiento de los requisitos señalados en el apartado anterior, el órgano competente deberá atenerse exclusivamente a los datos obrantes en los correspondientes registros del Ministerio del Interior y, en su caso, en los de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.
2. Disponer de firma electrónica reconocida por un prestador de servicios de certificación.

3. Disponer de la plantilla de personal mínima imprescindible para el funcionamiento de la empresa CAP.

A tal efecto, el solicitante deberá presentar una relación completa de todos los trabajadores adscritos a la referida plantilla.

En todo caso, el solicitante deberá acreditar que cuenta, de forma estable, con las personas que, a continuación, se relacionan, cuya vinculación con la empresa CAP deberá resultar acreditada a través de la oportuna documentación laboral, mercantil o administrativa que justifique la relación profesional:

a) Un director docente, que podrá coincidir con el titular, a quien corresponderá programar, ordenar, controlar y comprobar de forma asidua y constante el desarrollo de la actividad docente de la empresa CAP en lo concerniente al régimen de enseñanza y actuación del personal docente.

Para ser director docente se requerirá haber ejercido como profesor, o como director, durante un período mínimo de tres años en un centro de formación de los enumerados a continuación o de otros de similares características:

Centro de formación de conductores.

Centro de formación de conductores de mercancías peligrosas.

Centro de formación acreditado por un Servicio de Empleo Público.

Autoescuela de conductores.

Centro de Formación Profesional (FP).

Centro de formación de una determinada empresa, asociación u organización sindical o profesional.

b) Un profesor especializado en materia de formación vial.

c) Un profesor especializado en materia de conducción racional, basada en las normas de seguridad, y medioambiental.

d) Un profesor especializado en logística y transportes por carretera.

e) Un profesor especializado en transporte de materias peligrosas.

f) Un profesor especializado en equipos y medios de extinción de incendios.

g) Un profesor especializado en primeros auxilios.

Lo dispuesto en este punto se entiende sin perjuicio de que una misma persona pueda estar autorizada para ejercer más de una función o más de una actividad docente, siempre que cuente con la especialización requerida en cada caso.

4. Disponer de locales adecuados para impartir, al menos, la parte teórica de los cursos.

A tal efecto, el solicitante deberá acreditar que dispone de unos locales abiertos al público, de acuerdo con los requisitos de apertura que disponga la normativa municipal correspondiente, que resulten idóneos para la práctica docente y que reúnan las debidas condiciones higiénicas, acústicas, de habitabilidad, de seguridad y de accesos ordinarios de personas, además de aquellas medidas previstas para personas con discapacidad, exigidas por la legislación vigente.

En todo caso, dichos locales deberán reunir los siguientes requisitos mínimos:

a) Un aula, cuya superficie no podrá ser inferior a 1,5 metros cuadrados por alumno.

b) Un espacio para servicios generales del centro.

c) Disponer de un sistema de control de acceso biométrico que cumpla las características que determine la Dirección General de Transporte Terrestre con el fin de facilitar el control de asistencia a los cursos que se impartan, tanto en la parte de formación impartida en aula como de la impartida a bordo de un vehículo.

Cuando el solicitante no acredite disponer por sí mismo de las instalaciones y medios adecuados para que todos los alumnos puedan realizar las prácticas contempladas en el anexo IV, deberá justificar documentalmente ante el órgano competente haber concertado la realización de tales prácticas con algún organismo, empresa o entidad especializado en dicha materia que disponga de tales instalaciones, medios y equipos; circunstancia que se hará constar en la correspondiente autorización.

5. Disponer de los vehículos que resulten necesarios para la realización de las prácticas señaladas en el anexo IV. En todo caso, se deberá disponer de al menos un vehículo de la

categoría adecuada a cada clase de curso que requiera una formación práctica y a la clase de permiso de conducción afectada.

Cuando el solicitante no acredite disponer por sí mismo de tales vehículos, deberá justificar documentalmente ante el órgano competente haber concertado la utilización de los vehículos que resulten necesarios con algún organismo, empresa o entidad que sí disponga de ellos, circunstancia que se hará constar en la correspondiente autorización.

6. Disponer, al menos, del siguiente material didáctico:

a) Material que resulte adecuados para la enseñanza de la normativa reguladora de la circulación y el transporte, su documentación, señales, marcas y distintivos; la adecuada realización de las operaciones de carga y descarga, maniobras, etcétera, de los vehículos; la salud y el comportamiento adecuado durante el transporte y en casos de emergencia, y la regulación y cumplimiento de las normas reguladoras en materia de tiempos de trabajo, conducción y descanso en el transporte por carretera.

b) El equipo necesario para proyectar, en su caso, eficazmente el material a que se refiere el apartado anterior.

c) Un maniquí de reanimación cardiopulmonar básica para adultos que permita la subluxación mandibular, la ventilación boca a boca y boca a nariz, el masaje cardiaco externo y la valoración del pulso carotídeo, con su correspondiente sistema de registro de las técnicas elementales, en las debidas condiciones de funcionamiento e higiene para ser utilizado en la enseñanza y prácticas de los primeros auxilios.

Cuando el centro no disponga de este material por sí mismo, deberá acreditar haber concertado la realización de las prácticas que impliquen el uso de dicho maniquí con algún organismo, empresa o entidad que sí disponga de él.

d) Aparatos tacógrafos analógico y digital y sistemas o programas de simulación de estos equipos de control, que permitan su utilización, de manera física o virtual, por los alumnos.

e) Modelos de la documentación de transporte por carretera exigidos por la normativa

f) Un modelo de carta de porte.

7. Junto a las anteriores exigencias, el solicitante deberá aportar el programa de cualificación y formación que prevea impartir, indicando su plan de ejecución y los métodos de enseñanza previstos, así como, en su caso, las condiciones de acceso y participación en los cursos.

ANEXO III

Homologación de cursos

Las empresas CAP que pretendan la homologación de un curso modelo deberán presentar ante el órgano administrativo competente una memoria en la que constará:

a) El programa desarrollado de conocimientos que serán impartidos en el curso, el cual tomará como base la tabla de materias contenida en el anexo I, todas las cuales deberán tener reflejo en el referido programa.

b) Duración del curso y de cada uno de los módulos o partes que en él intervengan.

c) Número de horas dedicadas a prácticas, los tipos de clases prácticas e indicación, en caso de conducción, cuántas horas se realizan en simuladores de alto nivel.

d) Número de profesores necesarios para impartir el curso, indicando su titulación o nivel de experiencia y las materias que serían impartidas por cada uno de los profesores en función de su especialización.

e) Número máximo de alumnos que podrán concurrir al curso, el cual no podrá ser en ningún caso superior a 20, en las materias del curso impartidas presencialmente.

ANEXO IV

Mecánica y contenido de los cursos de formación

Sección 1.ª Comunicación de la realización de cursos

1. A los efectos previstos en el artículo 12.1, las empresas CAP deberán comunicar electrónicamente al órgano competente en el territorio en que se imparta cada curso que vayan a realizar. En dicha comunicación, que deberá ser suscrita por el director del centro, constarán, al menos, los siguientes datos:

a) La clase de curso a impartir, especificando si es de cualificación inicial, ordinaria o acelerada, o de formación continua, así como el curso modelo homologado al que se ajustarán y la modalidad de impartición, presencial o a distancia.

b) Las fechas de inicio y finalización del curso, así como su programación, en la que se precisarán, como mínimo, el horario de las clases y el contenido de cada una de ellas.

c) El lugar e instalaciones, fecha y hora en que se realizarán las pruebas y ejercicios prácticos.

d) Relación de los profesores que impartirán el curso, indicando sus respectivas especialidades.

e) Relación de los participantes en el curso, en la que constarán su nombre y apellidos y número del documento nacional de identidad o número de identidad de extranjero, así como la clase o clases de permiso de conducción en vigor de que, en su caso, fuesen titulares.

2. Conforme a lo dispuesto en el artículo 12.2, cualquier variación de los datos relativos a un curso inicialmente comunicado, deberá ser, asimismo, notificada electrónicamente al órgano competente, con, al menos, la siguiente antelación:

a) La modificación del contenido del curso o de sus fechas de inicio, desarrollo o finalización, y modalidad de impartición, con, al menos, veinticuatro horas de antelación a la fecha inicialmente prevista para el inicio del curso.

b) La sustitución de alguno de los profesores que han de impartir el curso, con, al menos, veinticuatro horas de antelación a la fecha en que dicho profesor haya de iniciar su participación en aquel.

c) El abandono o exclusión del curso por parte de alguno de los alumnos inicialmente comunicados, inmediatamente que tal hecho se produzca.

A los efectos previstos en esta letra, deberá tenerse en cuenta que cuando un alumno deje de asistir, por cualquier causa, a un cinco por ciento o más de las horas del curso, correspondientes indistintamente a formación presencial o práctica, deberá ser excluido de este. Sin perjuicio de ello, el centro podrá, asimismo, excluir a aquellos alumnos que hubiesen dejado de asistir a una parte del curso que, a su juicio, abordase contenidos determinantes de la validez de este.

Sección 2.ª Contenido y duración de las prácticas en los cursos de formación

En los cursos destinados a la obtención de la cualificación inicial en su modalidad ordinaria, cada alumno deberá efectuar al menos veinte horas de conducción individual en un vehículo de la categoría correspondiente.

Cada conductor podrá efectuar ocho horas, como máximo, de las veinte horas de conducción individual en un terreno especial o en un simulador de alto nivel a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al control del vehículo en función de los distintos estados de la calzada, así como de sus variaciones en relación con las condiciones atmosféricas y la hora del día o de la noche.

Para los conductores que sean titulares del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial ordinaria para transporte de mercancías y deseen obtener el la correspondiente a viajeros, o viceversa, la duración de la nueva cualificación inicial será de setenta horas, de las cuales cinco serán de conducción individual.

Cuando la modalidad de obtención de la cualificación inicial sea la acelerada, cada alumno deberá efectuar, en los términos anteriormente señalados, al menos 10 horas de conducción individual, de las que hasta un máximo de cuatro podrán realizarse en un terreno

especial o en un simulador de alto nivel a fin de evaluar la formación sobre conducción racional basada en las normas de seguridad, en particular por lo que respecta al control del vehículo en función de los distintos estados de la calzada así como de sus variaciones en relación con las condiciones atmosféricas y la hora del día o de la noche.

Para los conductores que fueran titulares del certificado de aptitud profesional acreditativo de la cualificación inicial acelerada correspondiente al transporte de mercancías y deseen obtener el de viajeros o viceversa, la cualificación inicial acelerada tendrá una duración de treinta y cinco horas, de las cuales dos horas y treinta minutos estarán destinadas a la conducción individual.

Durante la conducción individual, el alumno deberá encontrarse, en todos los casos, acompañado por un instructor del centro.

Los cursos de formación continua incluirán una parte práctica de una hora de duración, que podrá consistir, aunque no necesariamente, en prácticas de conducción individual en vehículo o/y simulador de alto nivel, de conformidad con el programa de los cursos de formación continua regulado en el anexo I, letra B).

Si se realizasen prácticas de conducción en vías abiertas a la circulación general, sin que el conductor sea titular del permiso de conducción correspondiente, el vehículo utilizado deberá cumplir los requisitos establecidos a estos efectos en el anexo VII del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

ANEXO V

Exámenes de cualificación inicial

Sección 1.ª Ejercicios

Al término de los correspondientes cursos de formación, las autoridades competentes someterán a los aspirantes a la obtención de la calificación inicial a un examen escrito u oral.

1. El examen constará de cien preguntas tipo test, cada una de las cuales contará con cuatro respuestas alternativas, sobre el contenido de las materias incluidas en el anexo I, letra A), sección 1.ª, y secciones 2.ª o 3.ª, según la clase de permisos de conducción a que se refiera.

Veinticinco de tales preguntas estarán referidas la formación obligatoria específica regulada en el anexo I, letra A), sección 2.ª o sección 3.ª, según la clase de permiso de conducción a que se refiera.

El examen incluirá, en todo caso, al menos una pregunta relativa a cada uno de los objetivos enumerados en el anexo I, letra A), sección 1.ª, y secciones 2.ª o 3.ª, teniendo en cuenta la clase de permiso de conducción a que se refiera.

2. El tiempo para la realización del examen no será inferior a 2 horas.

3. Las respuestas correctas se valorarán con 1 punto y las erróneamente contestadas se penalizarán con 0,5 puntos negativos. Las preguntas no contestadas o que contengan más de una respuesta no puntuarán positiva ni negativamente.

4. Para aprobar será necesario obtener una puntuación no inferior a la mitad del total de puntos posibles.

Sección 2.ª Designación de Tribunales

1. En caso de no determinarse en la propia convocatoria, el órgano convocante deberá, con posterioridad a la misma, designar el Tribunal o Tribunales de las pruebas y señalar la fecha, hora y lugar de realización de los ejercicios, procediendo, asimismo, a su publicación en el correspondiente Boletín Oficial con al menos 10 días de antelación a la celebración del primer ejercicio.

2. Los tribunales de las pruebas estarán formados por cinco miembros: el presidente, tres vocales y el secretario, que actuará con voz y voto, pudiendo designarse miembros suplentes de los anteriores. Al menos el presidente y otros dos miembros del tribunal deberán ser nombrados entre funcionarios que posean titulación superior, con independencia del cuerpo o escala al que pertenezcan, y deberán estar especializados en las materias sobre las que versan las pruebas.

ANEXO VI

Tarjeta de cualificación del conductor

1. La tarjeta constará de anverso y reverso:

En el anverso figurarán:

a) La mención «tarjeta de cualificación del conductor» impresa en caracteres grandes en la lengua o las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la tarjeta.

b) La mención del nombre del Estado miembro que expide la tarjeta (mención facultativa).

c) El signo distintivo del Estado miembro que expide la tarjeta, impreso en negativo en un rectángulo azul y rodeado de doce estrellas amarillas.

d) La información específica de la tarjeta expedida, numerada del siguiente modo:

1. Apellidos del titular.
2. Nombre del titular.
3. Fecha y lugar de nacimiento del titular.
4a. Fecha de expedición de la tarjeta.
4b. Fecha de expiración de la tarjeta.
4c. Designación de la autoridad que expide la tarjeta (puede imprimirse en el reverso).
4d. Un número distinto del número del permiso de conducción, para uso administrativo (mención facultativa).
5a. Número del permiso de conducción.
5b. Número de serie de la tarjeta.
6. Fotografía del titular.
7. Firma del titular.
8. Residencia, domicilio o dirección postal del titular (mención facultativa).
9. Categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación inicial y de formación continua.

e) La mención «modelo de la Unión Europea» en la lengua del Estado español y la mención «tarjeta de cualificación del conductor» en las demás lenguas oficiales de la Comunidad, impresas en azul para formar el entramado de la tarjeta:

tarjeta de cualificación del conductor
карта за квалификация на водача
Osvědčení profesní způsobilosti řidiče
chaufføruddannelsesbevis
Fahrerqualifizierungsnachweis
juhi ametipädevuse kaart
δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
driver qualification card
carte de qualification de conducteur
cárta cáilíochta tiomána
kvalifikacijska kartica vozača
carta di qualificazione del conducente
vadītāja kvalifikācijas apliecība
vairuotojo kvalifikacinė kortelė
gépjárművezetői képesítési igazolvány
karta ta’kwalifikazzjoni tas-sewwieq
kwalificatiekaart bestuurder
karta kwalifikacji kierowcy
carta de qualificação do motorista
cartela de pregătire profesională a conducătorului auto
preukaz o kvalifikácii vodiča
kartica o usposobljenosti voznika
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis för förare

f) los colores de referencia:

Azul: Pantone Reflex blue.
Amarillo: Pantone yellow.

En el reverso figurarán:

a).9 Categorías de vehículos para las cuales el conductor cumple las obligaciones de cualificación inicial y de formación continua.

10. Código armonizado de la Unión Europea «95», mencionado en el anexo I de la Directiva 2006/126/CE.

11. Un espacio reservado para que se puedan inscribir menciones indispensables para su gestión o relativas a la seguridad vial (mención facultativa). En caso de que dicha mención perteneciera a una rúbrica definida en el este anexo, deberá ir precedida del número de la rúbrica correspondiente.

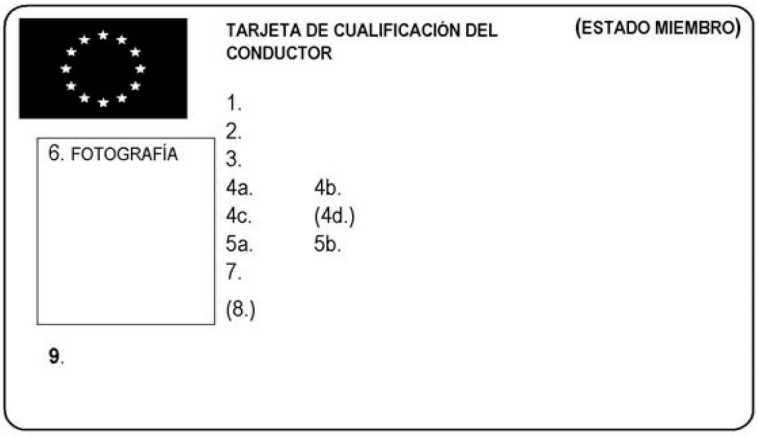
b) Una explicación de las rúbricas numeradas que aparecen en el anverso y en el reverso de la tarjeta (al menos las rúbricas 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b y 10).

En caso de que un Estado miembro desee redactar dichas inscripciones en una lengua nacional que no sea una de las lenguas siguientes: búlgaro, castellano, checo, danés, alemán, estonio, griego, inglés, francés, italiano, letón, lituano, húngaro, maltés, neerlandés, polaco, rumano, portugués, eslovaco, esloveno, finés o sueco, elaborará una versión bilingüe de la tarjeta utilizando una de las lenguas mencionadas, sin perjuicio de las restantes disposiciones de este anexo.

2. Características de seguridad, con inclusión de la protección de datos personales.

Los diferentes elementos constitutivos de la tarjeta de conductor tienen por objeto descartar toda posibilidad de falsificación o manipulación fraudulenta y detectar toda tentativa de este tipo.

Anverso



Reverso

11.

1. Apellidos
2. Nombre
3. Fecha y lugar de nacimiento
4a. Fecha de expedición
4b. Fecha de caducidad administrativa
4c. Expedido por
5a. Número del permiso de conducción
5b. Número de serie de la tarjeta
10. ►(1) Código de la Unión ◄

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

§ 41

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. [Inclusión parcial]

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 138, de 8 de junio de 2009
Última modificación: 6 de diciembre de 2023
Referencia: BOE-A-2009-9481

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES

TÍTULO I

De las autorizaciones administrativas para conducir

[. . .]

CAPÍTULO III

Otras autorizaciones administrativas para conducir

Sección 1.ª De la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas

Artículo 25. *Autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.*

1. Para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, cuando así lo requieran las disposiciones del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, se exigirá una autorización administrativa especial que habilite para ello.

2. Dicha autorización especial, que por sí sola no autoriza a conducir si no va acompañada del permiso de conducción ordinario en vigor requerido para el vehículo de que se trate, deberá llevarla consigo su titular, en unión del correspondiente permiso de conducción, y exhibirla ante la autoridad o sus agentes cuando lo soliciten.

Artículo 26. *Requisitos para su obtención.*

Para obtener la autorización especial deberán cumplirse los siguientes requisitos:

a) Estar en posesión, con una antigüedad mínima de un año, del permiso de conducción ordinario en vigor de la clase B, al menos.

b) Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación inicial básico como conductor para el transporte de mercancías peligrosas en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico.

c) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.

d) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que se posea.

e) Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener permiso de conducción de las clases señaladas en el artículo 45.1.b).

f) Tener la residencia normal en España.

Artículo 27. *Solicitud de la autorización especial y documentación a presentar.*

1. La expedición de la autorización especial se solicitará de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, acompañada de los documentos que se indican en el anexo III.

2. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previas las actuaciones que en cada caso procedan y superadas las pruebas y ejercicios que correspondan, concederá o denegará lo solicitado, circunstancia que se hará constar en el Registro de conductores e infractores.

3. La autorización especial se expedirá conforme al modelo que se recoge en el anexo II.

Artículo 28. *Vigencia de la autorización especial y prórroga de la misma.*

1. La autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas tendrá un período de vigencia de cinco años.

2. La vigencia de esta autorización especial podrá ser prorrogada por nuevos períodos de cinco años, en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, previa solicitud en el modelo oficial suscrito por el interesado, a la que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

3. Para prorrogar la vigencia de la autorización su titular deberá reunir los siguientes requisitos:

a) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea.

b) Haber realizado con aprovechamiento un curso de reciclaje básico o, en su lugar, a elección de su titular, un curso de formación inicial básico.

Si además se quiere prorrogar la vigencia de la ampliación de la autorización se deberá realizar un curso de reciclaje de especialización o, en su lugar, a elección de su titular, un curso de formación inicial de especialización.

c) Superar las pruebas correspondientes al curso realizado, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II.

4. Cuando se haya realizado el curso y superado las pruebas correspondientes a que se refieren los párrafos b) y c) del apartado anterior dentro los doce meses anteriores a la fecha de caducidad de la autorización, el período de vigencia de la nueva autorización se iniciará a partir de la fecha de caducidad.

En el supuesto de que se haya realizado el curso y superado las pruebas con una antelación superior a la indicada en párrafo anterior, el período de vigencia de la nueva autorización comenzará a partir de la fecha en que se hayan aprobado las correspondientes pruebas para obtener la prórroga.

Artículo 29. *Ampliación de la autorización especial.*

1. La autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas se podrá ampliar, previa solicitud dirigida a la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, al que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

2. La ampliación tendrá un período máximo de vigencia de cinco años.

Cuando un conductor, estando vigente su autorización, amplíe su alcance a nuevas especialidades, el período de vigencia de la nueva autorización seguirá siendo el de la autorización anterior.

3. Para ampliar la autorización su titular deberá reunir los siguientes requisitos:

a) Tener autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas en vigor.

b) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea.

c) Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación inicial de especialización para la materia para la que solicite la ampliación en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II.

d) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.

4. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previas las actuaciones que en cada caso procedan y superadas las pruebas y ejercicios que correspondan, concederá o denegará la ampliación solicitada, circunstancia que se hará constar en el Registro de conductores e infractores.

Artículo 30. *Entrega de la autorización original.*

La autorización original deberá ser entregada por su titular en la Jefatura Provincial de Tráfico, al concederse la prórroga o la ampliación solicitada y previamente a la entrega de la nueva autorización.

Sección 2.ª Del permiso internacional para conducir

Artículo 31. *El permiso internacional para conducir.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en el Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, el permiso internacional autoriza para conducir temporalmente por el territorio de todos los Estados contratantes, con excepción del Estado que lo ha expedido.

2. El permiso internacional para conducir, que tendrá una validez de un año, se ajustará al modelo establecido en el Convenio a que se hace referencia en el apartado anterior y que se recoge en el anexo II.

Artículo 32. *Requisitos para obtener el permiso internacional para conducir.*

Para obtener el permiso internacional para conducir se requerirá:

a) Tener la residencia normal en España.

b) Ser titular de un permiso de conducción nacional de igual clase que la del internacional que solicita, válido y en vigor, o de un permiso expedido en otro Estado miembro de la Unión Europea o en otro Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo que previamente ha de ser inscrito en el Registro de conductores e infractores.

c) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso nacional que se posea.

[. . .]

TÍTULO II

De la enseñanza de la conducción y de las pruebas de aptitud a realizar para obtener autorizaciones administrativas para conducir

[. . .]

CAPÍTULO IV

De las pruebas a realizar para comprobar los conocimientos para obtener o prorrogar la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas

Artículo 63. *Pruebas de control de conocimientos sobre formación teórica.*

Todo conductor que solicite la autorización administrativa especial a que se refiere el artículo 25, o su ampliación, deberá demostrar que posee los conocimientos razonados, la comprensión y las aptitudes necesarias para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas. Para ello, realizará una prueba teórica común y una prueba teórica específica de control de conocimientos que versarán sobre los temas que se indican en el anexo V. C). 1.

Artículo 64. *Pruebas de control sobre formación práctica.*

Todo el que solicite la autorización especial a que se hace referencia en el artículo anterior, o su ampliación, deberá demostrar, además, que posee una formación práctica, mediante la realización de unos ejercicios individuales sobre las materias que se indican en el anexo V. C). 2.

Artículo 65. *Centros en los que se realizarán las pruebas y los ejercicios prácticos.*

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos se realizarán en el centro de exámenes que, atendidas las circunstancias y las posibilidades del servicio, determine la Jefatura Provincial de Tráfico a la que se hubiera dirigido la solicitud.

2. Los ejercicios prácticos individuales sobre extinción de incendios y, en su caso, los de carga y descarga y aquellos otros cuya naturaleza lo requiera, se realizarán en el lugar y en las instalaciones, y con los medios autorizados que, a petición del Director del centro de formación, hayan sido fijados por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.

Los demás ejercicios prácticos individuales, tales como los de primeros auxilios y utilización de los distintivos de preseñalización de peligro, se realizarán en conexión con la formación teórica, en el aula donde se impartan las clases teóricas.

Artículo 66. *Convocatorias.*

1. Cada solicitud de pruebas teóricas de control de conocimientos dará derecho a realizar las pruebas en dos convocatorias. Entre convocatorias de un mismo expediente no deberá mediar más de seis meses.

Las fechas de las pruebas a que se refiere el párrafo anterior serán fijadas, a petición del interesado, por la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso, teniendo en cuenta las posibilidades del servicio. La no presentación a cualquiera de las pruebas en las fechas fijadas dará lugar, salvo casos debidamente justificados, a la pérdida de la convocatoria.

2. Las fechas de los ejercicios prácticos individuales que no puedan realizarse en el aula a la que se refiere el artículo 65.2, párrafo segundo, serán fijadas, a petición del Director del centro de formación, por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.

Artículo 67. *Forma de realizar las pruebas.*

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos se harán de forma que se garantice que el aspirante posee unos conocimientos adecuados. Con carácter general, se realizarán por procedimientos informáticos. Para la realización de las pruebas, la Jefatura Provincial de

Tráfico facilitará a los aspirantes cuestionarios cuyas preguntas se extraerán de una relación elaborada por la Dirección General de Tráfico.

El número de preguntas de las que estarán formados los cuestionarios será el que se indica en el anexo VI. D). 1. Las preguntas podrán tener un grado variable de dificultad y se les podrá asignar una evaluación diferente.

2. Los ejercicios prácticos individuales se realizarán, según proceda, en instalaciones adecuadas o en el aula donde se impartan las clases teóricas y con los medios y equipos adecuados que requiera la naturaleza de la prueba. En su desarrollo y ejecución será necesaria la participación activa de todos y cada uno de los aspirantes.

Artículo 68. *Calificación y vigencia de las pruebas de aptitud.*

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos, tanto la común como cada una de las específicas, y los ejercicios prácticos individuales se calificarán de apto o no apto y con sujeción a los criterios establecidos en el anexo VI. D). 3.

2. Las pruebas teóricas de control de conocimientos serán controladas y calificadas por los funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso.

Los ejercicios prácticos individuales serán calificados por personal del centro de formación, empresa o entidad que haya impartido la formación práctica.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, funcionarios de la Dirección General de Tráfico o de la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso podrán presenciar e intervenir en la valoración y calificación de los ejercicios prácticos individuales.

4. La declaración de aptitud en las pruebas de control de conocimientos o en los ejercicios prácticos individuales para obtener o ampliar la autorización especial tendrá un período de vigencia de seis meses, contado desde el día siguiente a aquel en que el interesado fue declarado apto en la prueba o ejercicio de que se trate.

La declaración de aptitud en las pruebas o en los ejercicios prácticos individuales para prorrogar la vigencia de la autorización caducará en la misma fecha que la autorización que se pretende prorrogar.

Artículo 69. *Duración de las pruebas.*

El tiempo destinado a la realización de las pruebas teóricas de control de conocimientos y los ejercicios prácticos será el que se establece en el anexo VI. D). 2.

Artículo 70. *Exenciones.*

Estarán exentos de realizar la prueba teórica común de control de conocimientos, así como los ejercicios prácticos correspondientes a dicha prueba a que se refieren, respectivamente, los artículos 63 y 64 los titulares de una autorización especial en vigor que soliciten su ampliación para la conducción de vehículos que transporten materias y objetos explosivos (clase 1), o materias radiactivas (clase 7), o vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten cisternas o contenedores cisterna.

Artículo 71. *De las pruebas a realizar para prorrogar la vigencia de la autorización.*

1. Las normas establecidas en los artículos 63, 64 y 69 son igualmente aplicables a los conductores que, siendo titulares de una autorización administrativa especial en vigor, soliciten la prórroga de su vigencia por un nuevo período de cinco años.

2. El nuevo período de vigencia de la autorización especial comenzará a partir de las fechas indicadas en el artículo 28.4.

TÍTULO III

De los permisos de conducción expedidos por las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil

Artículo 72. *Escuelas y Organismos autorizados para expedir permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.*

1. Por el Ministro del Interior se determinarán las escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil facultados para expedir permisos de conducción, así como la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, que podrán ser canjeados por sus equivalentes previstos en los artículos 4 y 25, respectivamente.

2. La formación impartida en las escuelas y organismos a que se refiere el apartado anterior y las pruebas realizadas se ajustarán, con carácter general, a lo dispuesto en los capítulos III y IV del título II sin perjuicio de las especialidades que correspondan a la naturaleza militar de los vehículos y que deberán ser tenidas en cuenta al otorgar la autorización de la escuela u organismo. También se ajustarán a lo dispuesto en dicho capítulo III los vehículos militares empleados en las referidas pruebas, en la medida en que lo permitan sus características especiales y los criterios operativos que rigen la dotación de material automóvil en las Fuerzas Armadas.

3. El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y su organización periférica, previa la correspondiente autorización de la dirección del centro, podrá inspeccionar las escuelas facultadas a que se refiere el apartado 1 con el fin de comprobar si los medios, programas, objetivos y métodos empleados son adecuados para la enseñanza de la conducción y si las pruebas de aptitud se realizan conforme a lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 73. *Canje de los permisos de conducción y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.*

1. El canje de los permisos de conducción quedará supeditado a la concurrencia de las siguientes circunstancias:

a) Que el titular del permiso tenga la edad requerida para la clase de permiso de que se trate, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.2 y reúna las condiciones establecidas en el artículo 7.1. párrafos a), b) y d).

b) Que el permiso haya sido expedido por una escuela u Organismo militar o de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil legalmente facultados para expedir permisos canjeables y que sea de alguna de las clases expresamente previstas en la autorización de aquéllas.

c) Que el permiso que se pretende canjear se encuentre en vigor y no tenga una antigüedad superior a la que corresponda por aplicación de lo establecido en el artículo 12.

d) Que el titular del permiso se halle en situación de actividad en el Cuerpo u Organismo militar o policial o no hayan transcurrido más de seis meses desde que cesó en ésta.

e) El permiso de la clase A no se podrá canjear hasta que el de la clase A2 que posea tenga, al menos, dos años de antigüedad.

2. El canje de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas quedará supeditado a la concurrencia de las siguientes circunstancias:

a) Que el titular de la autorización, la cuál deberá estar en vigor, reúna las condiciones establecidas en el artículo 26 d) y e).

b) Que su titular posea permiso de conducción civil ordinario de la clase B con, al menos, un año de antigüedad. En el supuesto de que el permiso civil no tenga esa antigüedad, deberá tenerla el permiso militar de la clase B de que sea titular el interesado.

c) Que la autorización haya sido expedida por una escuela u Organismo militar o de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil legalmente facultados para ello.

d) Que el titular de la autorización se halle en situación de actividad en el Cuerpo u Organismo militar o policial o no hayan transcurrido más de seis meses desde que cesó en ésta.

3. Si el titular del permiso o de la autorización especial cumpliera la edad exigida para obtener el permiso civil equivalente después de los seis meses de haber cesado en el servicio activo, el canje deberá solicitarse en el plazo de seis meses contado desde el día que cumplió la mencionada edad. Si desde la fecha en que cesó en el servicio activo a la fecha en que cumplió la edad hubiera transcurrido más de un año, el canje exigirá, además, haber superado las pruebas en una escuela u Organismo militar autorizados.

Si el permiso de clase A2 alcanzase la antigüedad de dos años después de los seis meses de haber cesado en el servicio activo, el canje del permiso de la clase A deberá solicitarse en el plazo de seis meses contado desde el día que alcanzó aquella antigüedad.

4. El canje del permiso de conducción o de la autorización especial podrá interesarse de cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, utilizando para ello la solicitud que a tal efecto proporcionará dicho Organismo, a la que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

5. Realizado el canje, el permiso o la autorización canjeados o, en su caso, una fotocopia de éstos, será enviado a la escuela u Organismo que lo hubiera expedido.

Artículo 74. *Formación impartida por las Escuelas oficiales de Policía.*

1. Las escuelas oficiales de Policía que cuenten con autorización de la Dirección General de Tráfico, podrán impartir la formación necesaria para la obtención del permiso de conducción de las clases A2 y A, para sus efectivos policiales y, en su caso, para bomberos, agentes forestales u otros colectivos profesionales cuya formación como conductores tuvieran atribuida.

2. A efectos de la obtención del permiso de conducción de las clases A2 y A, las escuelas oficiales de Policía a las que se refiere el apartado anterior podrán impartir, para sus efectivos policiales y para los colectivos profesionales que en el citado apartado se detallan, siempre que éstos sean titulares de un permiso de conducción de las clases A1 o A2 respectivamente, un curso específico teórico y práctico que sustituya a la experiencia mínima de dos años en la conducción de motocicletas de las características indicadas para la obtención del permiso de conducción de las clases A1 o A2, respectivamente, requerida por el artículo 5.3 y 4.

Finalizado el curso, cuando se trate de la obtención de un permiso de conducción de la clase A2, las escuelas someterán a quienes lo hubieran superado a la prueba específica de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general establecida en el artículo 49.2, realizada con una motocicleta sin sidecar de las características que se indican en el anexo VII. El certificado acreditativo de la superación de esta prueba servirá para la expedición del correspondiente permiso de conducción por la Jefatura Provincial de Tráfico del lugar en que radique la escuela.

Además, para obtener aquellos permisos deberán tener, en todo caso, la edad mínima exigible para la clase de permiso de que se trate.

El permiso de la clase A que se expida sólo autorizará a conducir vehículos policiales y de los colectivos a que se refiere el apartado 1 hasta que éste, o el de clase A2 que, en su caso, posea el interesado, tenga dos años de antigüedad. Esta limitación se consignará en el permiso de conducción mediante el código nacional correspondiente.

3. **(Suprimido)**

4. La concesión del permiso de conducción quedará supeditada a que las mencionadas escuelas presenten, ante la Dirección General de Tráfico, la programación de los correspondientes cursos con indicación de sus características, las materias de que consta, el sistema de evaluación y las pruebas que se deban realizar.

[. . .]

§ 42

Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
«BOE» núm. 230, de 26 de septiembre de 1995
Última modificación: 2 de julio de 2020
Referencia: BOE-A-1995-21346

El apartado 7 del artículo 34 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo, autoriza al Gobierno para establecer, a propuesta del Ministro de Trabajo y Seguridad Social y previa consulta a las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, ampliaciones o limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos para aquellos sectores y trabajos que por sus peculiaridades así lo requieran. En el mismo sentido, el apartado 1 del artículo 36 y el apartado 1 del artículo 37 de la Ley citada otorgan al Gobierno idéntica facultad en relación con la duración de la jornada de trabajo de los trabajadores nocturnos y con el descanso semanal, así como para la fijación de regímenes de descanso alternativos para actividades concretas.

La regulación de jornadas especiales de trabajo, entendiendo por tales aquellas que difieren en uno u otro aspecto de la normativa laboral común en materia de jornada, constituye una tradición en nuestro Derecho, derivada de la necesidad de adaptar las normas generales a las características y necesidades específicas de determinados sectores y trabajos, bien para permitir una ampliación o una utilización más flexible de dichas normas en función de las exigencias organizativas de tales actividades o de las peculiaridades del tipo de trabajo o del lugar en que se presta, bien para establecer limitaciones adicionales tendentes a reforzar la protección de la salud y seguridad de los trabajadores en aquellos casos en que la prolongación en el tiempo por encima de ciertos límites de unas determinadas condiciones de prestación del trabajo pudiera entrañar un riesgo para aquéllos.

El Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, sobre regulación de la jornada de trabajo, jornadas especiales y descansos, procedió en su momento a tal ordenación, refundiendo y sistematizando en su Título III la hasta entonces dispersa normativa sectorial en la materia. La pérdida de vigencia de las normas sobre jornada y descansos de este Real Decreto a partir del 12 de junio de 1995, de conformidad con la previsión de la disposición transitoria quinta del Estatuto de los Trabajadores, aconseja la aprobación de una nueva norma que mantenga los aspectos tradicionales de la ordenación de la jornada y de los descansos en los sectores y actividades afectados, adecuándolos tanto a las modificaciones experimentadas en la normativa legal general y en las formas y modalidades de prestación de los trabajos, como a la aparición de nuevas realidades laborales necesitadas de un tratamiento específico, así como en general a una valoración creciente de la importancia de

las normas en materia de jornada para una adecuada protección de la salud y la seguridad de los trabajadores.

A tales fines responde la presente norma, que teniendo especialmente en cuenta las prescripciones contenidas en la Directiva 93/104/CE, del Consejo, de 23 de noviembre, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, persigue hacer compatibles las necesidades específicas a que se ha hecho referencia con el respeto del derecho de los trabajadores al descanso y a la limitación de la jornada laboral, de forma que, a través de un régimen de descansos alternativos, las peculiaridades que la norma regula no redunden tanto en una real ampliación de la jornada o en una reducción de los descansos, como en una posibilidad de ordenación más flexible de los mismos de manera adecuada a las características de cada actividad. En dicha adecuación, la norma otorga un valor primordial al papel de la negociación colectiva, en coherencia con el propio tratamiento que la Ley 11/1994, modificadora del Estatuto de los Trabajadores, dio a las normas de jornada y, en general, con las nuevas dimensiones abiertas a dicha negociación tras la reciente reforma de nuestra normativa laboral.

En su virtud, consultadas las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, a propuesta del Ministro de Trabajo y Seguridad Social, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de septiembre de 1995,

D I S P O N G O :

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente Real Decreto tiene por objeto la regulación de ampliaciones y limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos en determinados sectores de actividad y trabajos específicos cuyas peculiaridades lo requieren, de conformidad con lo previsto en los artículos 34, apartado 7, 36, apartado 1, y 37, apartado 1, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

2. Lo previsto en el presente Real Decreto será de aplicación, en las actividades y trabajos que en el mismo se contemplan, a las relaciones laborales reguladas por la Ley del Estatuto de los Trabajadores, con exclusión de las de carácter especial contempladas en su artículo 2 en las que se estará a lo dispuesto en su normativa específica.

Las disposiciones generales del Estatuto de los Trabajadores serán aplicables en cuanto no se opongan a las especiales que en este Real Decreto se establecen.

3. Las disposiciones de los capítulos I, II y IV de este Real Decreto sólo serán de aplicación a los trabajadores mayores de dieciocho años de edad.

Artículo 2. *Regímenes de descanso alternativos.*

1. Las reducciones contempladas en este Real Decreto de los descansos entre jornadas y semanal previstos en los artículos 34, apartado 3, y 37, apar tado 1, del Estatuto de los Trabajadores deberán ser compensadas mediante descansos alternativos, de duración no inferior a la reducción experimentada, a disfrutar dentro de los períodos de referencia que en cada caso se señalan, en la forma que se determine mediante acuerdo o pacto.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá autorizar que, previo acuerdo entre la empresa y el trabajador afectado, la totalidad o parte de los descansos compensatorios debidos por las reducciones contempladas en este Real Decreto para los descansos entre jornadas pueda acumularse para su disfrute conjuntamente con las vacaciones anuales. Del mismo modo se podrán acumular las compensaciones contempladas para el medio día del descanso semanal.

Cuando en este Real Decreto se autorice un descanso entre jornadas de duración inferior a diez horas, la posibilidad prevista en el párrafo anterior quedará en todo caso

limitada a la acumulación de aquellas horas que resten tras garantizar el disfrute, en los períodos de referencia indicados en cada caso, de un descanso mínimo de diez horas.

2. El disfrute de los descansos compensatorios previstos en este Real Decreto no podrá ser sustituido por compensación económica, salvo en caso de finalización de la relación laboral por causas distintas a las derivadas de la duración del contrato o en el previsto en el párrafo c) del artículo 18.

A tal fin, la aplicación de los regímenes especiales de jornada previstos en este Real Decreto a los trabajadores con contratos de duración determinada o temporal o a los contratados a tiempo parcial para prestar servicios en trabajos fijos discontinuos, estará condicionada a la posibilidad de disfrute de los descansos compensatorios, dentro de los períodos de referencia establecidos en cada caso, antes de la finalización del contrato o período de actividad.

CAPITULO II

Ampliaciones de jornada

Sección 1.ª Empleados de fincas urbanas, guardas y vigilantes no ferroviarios

Artículo 3. *Tiempo de trabajo y descanso de los empleados de fincas urbanas.*

1. El tiempo de trabajo de los empleados de fincas urbanas con plena dedicación estará comprendido entre las horas establecidas para la apertura y cierre de los portales. Dichos trabajadores deberán disfrutar cada día de trabajo, y dentro de las horas de servicio, de uno o varios períodos de descanso, en la forma que se determine por convenio colectivo o, en su defecto, mediante acuerdo con el titular del inmueble, de manera que el tiempo de trabajo efectivo no exceda de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo establecida con carácter general en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores.

2. Los trabajadores a que se refiere el apartado anterior deberán disfrutar de un mínimo de diez horas consecutivas de descanso entre jornadas, compensándose la diferencia hasta las doce horas establecidas con carácter general en el apartado 3 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores por períodos de hasta cuatro semanas. Del mismo modo, podrá acumularse por períodos de hasta cuatro semanas el medio día del descanso semanal previsto en el apartado 1 del artículo 37 de la Ley citada, o separarse respecto del correspondiente al día completo para su disfrute en otro día de la semana.

Artículo 4. *Tiempo de trabajo y descanso de los guardas y vigilantes no ferroviarios.*

1. El tiempo de trabajo de los guardas o vigilantes no ferroviarios que, sin exigírseles una vigilancia constante, tengan asignado el cuidado de una zona limitada en la que exista un lugar destinado a que puedan descansar en condiciones adecuadas, podrá extenderse durante un período de tiempo diario de duración no superior a doce horas.

2. Resultarán de aplicación a los trabajadores a que se refiere este artículo las disposiciones especiales en materia de descansos durante la jornada laboral, entre jornadas y semanal previstas en el artículo anterior.

Sección 2.ª Trabajo en el campo

Artículo 5. *Tiempo de trabajo y descanso en las labores agrícolas, forestales y pecuarias.*

1. La distribución y modalidades de cómputo de la jornada de trabajo en las labores agrícolas, forestales y pecuarias serán las establecidas en los convenios colectivos o, en su defecto, las determinadas por la costumbre local, salvo en lo que resulte incompatible de estas últimas con las peculiaridades y la organización del trabajo en la explotación.

2. En las labores agrícolas, cuando las circunstancias estacionales determinen la necesidad de intensificar el trabajo o concentrarlo en determinadas fechas o períodos, así como en los trabajos de ganadería y guardería rural, podrá ampliarse la jornada hasta un máximo de veinte horas semanales, sin que la jornada diaria pueda exceder de doce horas de trabajo efectivo.

Las horas de exceso que se realicen sobre la jornada ordinaria pactada conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se compensarán o abonarán según lo establecido en el apartado 1 del artículo 35 de dicha Ley.

3. Los trabajadores a que se refieren los apartados anteriores deberán disfrutar de un mínimo de diez horas consecutivas de descanso entre jornadas, compensándose la diferencia hasta las doce horas establecidas con carácter general en el apartado 3 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores por períodos de hasta cuatro semanas. Del mismo modo, podrá acumularse por períodos de hasta cuatro semanas el medio día del descanso semanal previsto en el apartado 1 del artículo 37 de la Ley citada, o separarse respecto del correspondiente al día completo para su disfrute en otro día de la semana.

Sección 3.ª Comercio y hostelería

Artículo 6. *Descanso semanal en el comercio y la hostelería.*

Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores podrá establecerse en las actividades de comercio y hostelería la acumulación del medio día del descanso semanal previsto en el apartado 1 del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores por períodos de hasta cuatro semanas, o su separación respecto del correspondiente al día completo para su disfrute en otro día de la semana.

Artículo 7. *Reglas especiales para actividades de temporada en la hostelería.*

1. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores podrá acordarse la acumulación del medio día de descanso a que se refiere el artículo anterior en períodos más amplios, que en ningún caso podrán exceder de cuatro meses, a fin de adecuarlo a las necesidades específicas de las actividades estacionales de la hostelería, en particular en las zonas de alta afluencia turística, o para facilitar que el descanso se disfrute en el lugar de residencia del trabajador cuando el centro de trabajo se encuentre alejado de éste.

2. En los mismos supuestos y en iguales términos a los del apartado anterior, se podrá acordar la reducción a diez horas del descanso entre jornadas previsto en el apartado 3 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y su compensación de forma acumulada.

Sección 4.ª Transportes y trabajo en el mar

Subsección 1.ª Disposiciones comunes

Artículo 8. *Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.*

1. Para el cómputo de la jornada en los diferentes sectores del transporte y en el trabajo en el mar se distinguirá entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

Se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.

Se considerará tiempo de presencia aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

En los convenios colectivos se determinarán en cada caso los supuestos concretos conceptuables como tiempo de presencia.

2. Serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su artículo 35.

Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.

3. Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.

Las horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias. Salvo que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias.

Artículo 9. *Descanso entre jornadas y semanal.*

Salvo disposiciones específicas aplicables de conformidad con lo dispuesto en las subsecciones correspondientes de esta sección, se deberá respetar en todo caso un descanso mínimo entre jornadas de diez horas, pudiéndose compensar las diferencias hasta las doce horas establecidas con carácter general, así como computar el descanso semanal de día y medio, en períodos de hasta cuatro semanas.

Subsección 2.ª Transportes por carretera

Artículo 10. *Tiempo de trabajo en los transportes por carretera.*

1. Serán de aplicación en el transporte por carretera las disposiciones comunes contenidas en el artículo 8 de este real decreto, con las particularidades que se contemplan en este artículo y en los siguientes.

2. Las disposiciones del artículo 8 sobre tiempos de trabajo efectivo y de presencia serán de aplicación en el transporte por carretera a los trabajadores móviles, entendiendo por éstos a cualquier trabajador que forma parte del personal que se desplaza y que está al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte.

A tal efecto, serán trabajadores móviles en el transporte por carretera los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas.

3. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8.1, se entienden comprendidos dentro del tiempo de trabajo efectivo los períodos durante los que el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en el lugar de trabajo dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando las tareas relacionadas con el servicio, incluidos, en particular, los períodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible.

4. Se entienden comprendidos dentro del tiempo de presencia, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8.1, los períodos distintos de las pausas y de los descansos, durante los que el trabajador móvil no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos.

En particular, siempre que concurran las circunstancias anteriores y, conforme a lo señalado, no constituyan una pausa o un descanso, serán considerados tiempo de presencia los siguientes períodos:

a) Los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren.

b) Los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular. El trabajador móvil deberá conocer de antemano los períodos señalados en los párrafos a) y b) y su previsible duración. A tal fin, salvo que en los convenios colectivos sectoriales de ámbito estatal se acuerden otros términos y condiciones, el empresario comunicará al trabajador por cualquier medio admitido en derecho la existencia y duración previsible de los indicados períodos con anterioridad a la partida. En caso contrario, esos períodos serán considerados como de tiempo de trabajo efectivo.

c) Las dos primeras horas de cada período de espera de carga o de descarga. La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible en las condiciones pactadas en los convenios colectivos de ámbito estatal o, en su defecto, de ámbito inferior.

d) Los períodos de tiempo en los que un trabajador móvil que conduce en equipo permanezca sentado o acostado en una litera durante la circulación en el vehículo.

5. Los períodos de tiempo de presencia indicados en el apartado 4 de este artículo se computarán para determinar el límite de horas semanales que se establece en el artículo 8.3. Exclusivamente mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal podrán pactarse, para los supuestos previstos en las letras a), b), y d) del apartado 4, a efectos del citado límite de horas semanales, distintos criterios de cómputo de los referidos períodos de tiempo de presencia.

En todo caso y sin perjuicio de lo anterior, el período de un mes que se toma como referencia en el indicado artículo 8.3, podrá ampliarse hasta un máximo de dos meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo, tales como el carácter internacional de los servicios de transporte.

6. Los trabajadores móviles deberán ser informados por los empresarios de la normativa legal, reglamentaria o convencional, de los posibles acuerdos entre la empresa y los representantes de los trabajadores, así como de las demás reglas aplicables en la empresa que afecten a la regulación de su tiempo de trabajo. A tal efecto, deberán tener a disposición de los mismos un ejemplar de la indicada regulación.

Artículo 10 bis. *Límites del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles.*

1. Sin perjuicio del respeto a la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y a los períodos mínimos de descanso diario y semanal, previstos en este real decreto con el fin de proteger la salud y la seguridad de los trabajadores móviles y la seguridad vial, cuando mediante convenio colectivo o, en su defecto, acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, se hubiera establecido la distribución irregular de la jornada a lo largo del año, la duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores móviles no podrá superar las cuarenta y ocho horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral ni exceder en ningún caso de las sesenta horas semanales.

El período de referencia de cuatro meses establecido en el párrafo anterior podrá ser ampliado hasta un máximo de seis meses mediante convenio colectivo sectorial de ámbito estatal, siempre que dicha ampliación se fundamente en la existencia de razones objetivas o técnicas o de organización del trabajo.

2. Cuando, sin tener la calificación de trabajador nocturno conforme a lo previsto en el artículo 36.1 del Estatuto de los Trabajadores, un trabajador realice trabajo nocturno, su jornada de trabajo diaria no podrá exceder de diez horas por cada período de veinticuatro.

En ningún caso la retribución específica del trabajo nocturno, determinada conforme a lo previsto en el artículo 36.2 del Estatuto de los Trabajadores, podrá poner en peligro la seguridad vial.

3. En el tiempo de trabajo de los trabajadores móviles se incluirán todas las horas trabajadas para uno o más empresarios en el período considerado. A tal efecto el empresario solicitará por escrito al trabajador el cómputo de tiempo de trabajo efectuado para otros empresarios. El trabajador facilitará estos datos por escrito.

Sin perjuicio de lo que se establezca en la negociación colectiva, en los contratos de trabajo podrá determinarse la forma de cumplimiento de las obligaciones previstas en este apartado.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11, los trabajadores móviles interrumpirán con un período de descanso la jornada continuada que exceda de seis horas consecutivas. La pausa será de duración no inferior a treinta minutos. Cuando el tiempo total de trabajo sea superior a nueve horas diarias, la pausa será, como mínimo, de cuarenta y cinco minutos.

Las fracciones en que, en su caso, se dividan estos períodos no podrán tener una duración inferior a quince minutos, salvo en aquellas rutas de transporte regular de viajeros cuyo recorrido no exceda de cincuenta kilómetros.

5. El empresario será responsable de llevar un registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles. Este registro se conservará, al menos, durante tres años después de que finalice el período considerado. El empresario estará obligado a facilitar a los trabajadores móviles que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas.

Artículo 11. *Límites del tiempo de conducción en los transportes por carretera.*

Los períodos máximos de conducción diarios y semanales y los descansos mínimos entre jornadas y semanal de los conductores de transportes interurbanos deberán respetar los límites establecidos en el Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) 3820/85 del Consejo.

Artículo 12. *Cómputo de la jornada de trabajo en los transportes urbanos.*

La jornada de trabajo en los transportes urbanos podrá iniciarse o finalizarse, tanto en los centros de trabajo como en alguna de las paradas efectuadas por los servicios.

Subsección 3.ª Transporte ferroviario

Artículo 13. *Tiempo de trabajo y descanso en el transporte ferroviario.*

1. Serán de aplicación en el transporte ferroviario las disposiciones comunes contenidas en los artículos 8 y 9 de este Real Decreto, con las particularidades que se contemplan en este artículo.

2. Las disposiciones del artículo 8 sobre tiempos de trabajo efectivo y de presencia serán de aplicación en el transporte ferroviario a los conductores y demás personas que presten sus servicios a bordo de los trenes durante el trayecto de los mismos, pertenezcan o no a empresas dedicadas al transporte ferroviario.

Dichas disposiciones serán igualmente de aplicación, en las empresas de transporte ferroviario, en los servicios siguientes:

a) En las estaciones de tráfico reducido, apeaderos, apartaderos y apeaderos-cargaderos, directamente relacionados con la circulación, y el de estaciones comprendidas en el control de tráfico centralizado.

b) Vigilancia y custodia, incluida la vigilancia en un punto fijo.

Los convenios colectivos identificarán, en su caso, los servicios señalados en las letras anteriores, adaptándolos a las modificaciones derivadas de las innovaciones tecnológicas en el transporte ferroviario.

3. El límite de nueve horas ordinarias de trabajo efectivo previsto en el apartado 3 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se podrá superar excepcionalmente, sin perjuicio de lo dispuesto en los convenios o acuerdos que se contemplan en el artículo citado, en los trenes de largo recorrido por razones de fuerza mayor o necesidades de la explotación que incidan en la seguridad y regularidad de la circulación del tráfico ferroviario, por el tiempo imprescindible para rendir viaje en el lugar de destino.

4. El descanso entre jornadas fuera de la residencia de los conductores y demás personas que presten sus servicios a bordo de los trenes durante el trayecto de los mismos podrá reducirse, a salvo de lo dispuesto en convenio colectivo, a ocho horas para los primeros y seis para los segundos, compensándose la diferencia en la forma establecida en el artículo 9.

Subsección 4.ª Transporte y trabajos aéreos

Artículo 14. *Tiempo de trabajo y descanso del personal de vuelo.*

1. Las disposiciones comunes contenidas en los artículos 8 y 9 de este real decreto serán de aplicación al personal de vuelo en la aviación civil conforme a lo dispuesto en este artículo y en la forma que determinen los convenios colectivos y la normativa en vigor en materia de seguridad aérea.

2. A los efectos de lo dispuesto en este artículo, se entenderá por:

a) Personal de vuelo: todos los miembros de la tripulación de una aeronave civil.

b) Tiempo de trabajo: todo período durante el cual el personal de vuelo permanece en el trabajo, a disposición del empresario y en ejercicio de su actividad o de sus funciones.

c) Tiempo de vuelo: el tiempo total transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el lugar donde estaba estacionada con el propósito de despegar hasta que se detiene al finalizar el vuelo en el lugar de estacionamiento y para todos los motores.

3. El tiempo máximo de trabajo anual del personal de vuelo será de 2.000 horas, de las cuales el tiempo de vuelo no podrá exceder de 900 horas.

Se incluirán en ese tiempo máximo aquellos supuestos que, de conformidad con el artículo 8, sean conceptuables como tiempo de presencia y que se determinen en los convenios colectivos.

En defecto de convenio colectivo, sólo se incluirán aquellos supuestos en que el personal de vuelo esté a la inmediata disposición del empresario, sin realizar función alguna y en lugar señalado por éste, a la espera de la asignación de cualquier actividad.

Lo establecido en los párrafos anteriores se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8.

4. El personal de vuelo a que se refiere este artículo disfrutará de un mínimo de 96 días libres al año, como descanso semanal y fiestas laborales, de los cuales al menos siete habrán de disfrutarse cada mes. Durante esos días libres, que le serán notificados por anticipado, el personal de vuelo no podrá ser requerido para ningún servicio o actividad.

Dichos días libres no computarán a efectos de lo previsto en el artículo 38 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

5. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, el tiempo máximo de trabajo anual deberá repartirse a lo largo del año de la forma más uniforme posible.

6. Siempre que así lo soliciten, las autoridades aeronáuticas y los órganos competentes en materia de aviación civil serán informados de las actividades programadas del personal de vuelo.

7. El personal de vuelo disfrutará de una evaluación gratuita de su salud con carácter previo a su incorporación al trabajo y, posteriormente, a intervalos regulares, en los términos del artículo 22 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y del artículo 37.3 del Reglamento de los servicios de prevención, aprobado por el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero.

En su caso, lo dispuesto en el párrafo anterior se entenderá cumplido con la realización de los reconocimientos médicos periódicos exigidos al personal de vuelo de las aeronaves civiles para la obtención y mantenimiento de la validez de sus licencias, habilitaciones, autorizaciones o certificados, de conformidad con lo establecido en las normas de aviación civil reguladoras de tales reconocimientos.

Artículo 14 bis. *Tiempo de trabajo y descanso del personal aeronáutico de tierra.*

Las disposiciones comunes contenidas en los artículos 8 y 9 de este real decreto serán de aplicación al personal aeronáutico de tierra en la forma que determinen los convenios colectivos y la normativa en vigor.

De esta forma se determinará la actividad laboral del personal aeronáutico de tierra y el régimen de descansos, con respeto en todo caso a lo dispuesto en la normativa en vigor en materia de seguridad aérea.

Subsección 5.ª Trabajo en la mar

Artículo 15. *Ámbito de aplicación personal de las disposiciones sobre tiempo de trabajo y descanso en el trabajo en la mar.*

1. Las disposiciones contenidas en esta subsección serán de aplicación en el trabajo en la mar a los trabajadores que presten servicios a bordo de los buques y embarcaciones.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, no quedará sometido a las normas sobre jornadas previstas en este Real Decreto el capitán o persona que ejerza el mando de la nave, siempre que no venga obligado a montar guardia, que se regirá a estos efectos por las cláusulas de su contrato en cuanto no configuren prestaciones que excedan notoriamente de las que sean usuales en el trabajo en la mar.

Artículo 16. *Tiempo de trabajo en el mar.*

1. Los trabajadores no podrán realizar una jornada total diaria superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, tanto si el buque se halla en puerto como en la mar, salvo en los siguientes supuestos:

a) En los casos de fuerza mayor en que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en alta mar.

b) Cuando se trate de proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante en casos de apremiante necesidad, de la descarga urgente por deterioro de la mercancía transportada o de la atención debida por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo.

Salvo en los supuestos de fuerza mayor a los que se refiere el párrafo a) anterior, en los que la jornada se podrá prolongar por el tiempo que resulte necesario, la jornada total resultante no podrá exceder en ningún caso de catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de setenta y dos horas por cada período de siete días.

2. Las horas de exceso que se realicen sobre la jornada ordinaria pactada conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se compensarán o abonarán según lo establecido en el apartado 1 del artículo 35.

En las embarcaciones dedicadas a la pesca, podrá acordarse entre empresas y tripulantes el establecimiento de un concierto o forma supletoria para la liquidación de las horas extraordinarias, a salvo siempre de lo pactado en convenio colectivo.

Artículo 17. *Descanso entre jornadas.*

1. Se considerará tiempo de descanso en la mar aquel en que el trabajador esté libre de todo servicio.

2. En la marina mercante, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de ocho horas. Este descanso será de doce horas cuando el buque se halle en puerto, considerando como tal el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad, excepto en caso de necesidad de realización de operaciones de carga y descarga durante escalas de corta duración o de trabajos para la seguridad y mantenimiento del buque en que podrá reducirse a un mínimo, salvo fuerza mayor, de ocho horas.

b) Al organizarse los turnos de guardia en la mar, deberá tenerse presente que los mismos no podrán tener una duración superior a cuatro horas y que a cada guardia sucederá un descanso de ocho horas ininterrumpidas.

c) En los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

Esta posibilidad no será en ningún caso de aplicación al personal sometido a guardias de mar, para el que se estará siempre a lo dispuesto en el párrafo b) anterior.

3. En las embarcaciones dedicadas a la pesca, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de seis horas.

b) Respetando lo establecido en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

4. Las diferencias entre los descansos entre jornadas previstos en este artículo y las doce horas establecidas con carácter general se compensarán en la forma establecida en el artículo 9. En los convenios colectivos podrá acordarse la ampliación del periodo de referencia previsto en dicho artículo hasta un máximo de ciento ochenta días.

5. Los ejercicios periódicos tales como lucha contra incendios y abandono que impongan las normas nacionales e internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los tiempos de descanso y no provoquen fatiga.

Artículo 18. *Descanso semanal.*

El descanso semanal de día y medio, que podrá computarse en la forma prevista en el artículo 9, se disfrutará teniendo en cuenta las siguientes normas:

a) El descanso será obligatorio para la totalidad del personal, incluido el capitán o quien ejerza el mando de la nave no sometido al régimen de jornada.

b) Si al finalizar cada periodo de embarque no se hubieran disfrutado la totalidad de los días de descanso que correspondan, se acumularán para ser disfrutados cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto, por reparación u otras causas, o para su disfrute unido al periodo de vacaciones, de acuerdo con lo que se pacte en convenio colectivo.

c) No obstante y siempre que se garantice en todo caso el disfrute de un día de descanso semanal en los términos previstos en los apartados anteriores, si así se acordara en convenio colectivo, los interesados podrán optar por la compensación en metálico, como horas extraordinarias, de hasta un máximo de la mitad de los restantes días de descanso no disfrutados. Del mismo modo se compensarán aquellos días de descanso no disfrutados cuya acumulación en la forma prevista en el párrafo b) pudiera originar graves perjuicios no dimanantes de escasez de plantilla.

Artículo 18 bis. *Control del tiempo de trabajo en la marina mercante.*

1. En los buques dedicados a la marina mercante, deberá colocarse en un lugar fácilmente accesible del buque un cuadro, en el que figuren los datos contenidos en el modelo normalizado que se incluye en el anexo I del presente Real Decreto, redactado en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés, en el que se especifique la organización del trabajo a bordo y en el que figuren para cada cargo, al menos:

a) El programa de servicio en la mar y en puerto.

b) El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso de conformidad con lo establecido en el presente Real Decreto y, en su caso, en el convenio colectivo que resulte de aplicación al buque.

Los datos contenidos en el cuadro deberán actualizarse cuando los cambios en la organización del trabajo a bordo lo hicieran necesario.

2. Deberán llevarse a bordo registros individuales para cada trabajador de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso, en los que figuren los datos contenidos en el modelo que se incluye en el anexo II del presente Real Decreto, redactados en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés. Los modelos de registros le serán facilitados al trabajador por el capitán o por una persona autorizada por éste.

Los registros serán cumplimentados diariamente por el trabajador y firmados semanalmente por el capitán, o por una persona autorizada por éste, y por el propio trabajador, a quien se entregará mensualmente una copia de su registro.

Los registros estarán sujetos a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

3. El naviero deberá conservar a disposición de la autoridad laboral el cuadro y los registros de los tres últimos años.

4. Deberá llevarse a bordo, en un lugar fácilmente accesible para la tripulación, un ejemplar de las disposiciones legales y reglamentarias y de los convenios colectivos aplicables al tiempo de trabajo en el buque.

Sección 5.ª Trabajos en determinadas condiciones específicas

Artículo 19. *Trabajo a turnos.*

1. En las empresas en que se realicen actividades laborales por equipos de trabajadores en régimen de turnos, y cuando así lo requiera la organización del trabajo, se podrá acumular por períodos de hasta cuatro semanas el medio día del descanso semanal previsto en el apartado 1 del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores, o separarlo del correspondiente al día completo para su disfrute en otro día de la semana.

2. En dichas empresas, cuando al cambiar el trabajador de turno de trabajo no pueda disfrutar del descanso mínimo entre jornadas establecido en el apartado 3 del artículo 34 del citado Estatuto, se podrá reducir el mismo, en el día en que así ocurra, hasta un mínimo de siete horas, compensándose la diferencia hasta las doce horas establecidas con carácter general en los días inmediatamente siguientes.

Artículo 20. *Trabajos de puesta en marcha y cierre de los demás.*

La jornada de los trabajadores cuya acción pone en marcha o cierra el trabajo de los demás, siempre que el servicio no pueda realizarse turnándose con otros trabajadores dentro de las horas de la jornada ordinaria, podrá ampliarse por el tiempo estrictamente necesario para ello, en la forma y mediante la compensación que se establezca por acuerdo o pacto, y con respeto en todo caso de los períodos de descanso entre jornadas y semanal previstos en los artículos 34.3 y 37.1 del Estatuto de los Trabajadores.

El tiempo de trabajo prolongado no se tendrá en cuenta a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria laboral, ni para el cómputo del número máximo de horas extraordinarias.

Artículo 21. *Trabajos en condiciones especiales de aislamiento o lejanía.*

Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores se podrán adaptar las disposiciones generales del Estatuto de los Trabajadores a las necesidades específicas de aquellas actividades no relacionadas en otras secciones de este capítulo caracterizadas, bien por el alejamiento entre el lugar de trabajo y el de residencia del trabajador, bien por el aislamiento del centro de trabajo por razones de emplazamiento o climatología, computándose los descansos entre jornadas y semanal por períodos que no excedan de ocho semanas.

Salvo situaciones excepcionales relacionadas con la necesidad de garantizar el servicio o la producción, se deberá respetar en todo caso un descanso entre jornadas de diez horas.

Artículo 22. *Trabajos en actividades con jornadas fraccionadas.*

1. A efectos de lo dispuesto en este artículo, se consideran actividades con jornadas fraccionadas aquellas del sector de servicios que, no excediendo en su duración total de la de la jornada ordinaria pactada, deban, por su propia naturaleza, extenderse de forma discontinua a lo largo de un período de tiempo superior a doce horas al día, de manera que no resulte posible el disfrute por el trabajador que las realiza de un descanso ininterrumpido de doce horas entre el fin de una jornada y el comienzo de la siguiente.

2. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores podrá establecerse para las actividades a que se refiere este artículo un descanso mínimo entre jornadas de hasta nueve horas, siempre que el trabajador pueda disfrutar durante la jornada, en concepto de descanso alternativo

compensatorio, de un período de descanso ininterrumpido de duración no inferior a cinco horas.

CAPITULO III

Limitaciones de jornada

Sección 1.ª Trabajos expuestos a riesgos ambientales

Artículo 23. *Limitación de los tiempos de exposición al riesgo.*

1. Procederá la limitación o reducción de los tiempos de exposición a riesgos ambientales especialmente nocivos en aquellos casos en que, pese a la observancia de la normativa legal aplicable, la realización de la jornada ordinaria de trabajo entrañe un riesgo especial para la salud de los trabajadores debido a la existencia de circunstancias excepcionales de penosidad, peligrosidad, insalubridad o toxicidad, sin que resulte posible la eliminación o reducción del riesgo mediante la adopción de otras medidas de protección o prevención adecuadas.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los convenios colectivos, en caso de desacuerdo entre la empresa y los trabajadores o sus representantes en cuanto a la aplicación de lo dispuesto en el artículo anterior, la autoridad laboral podrá, previo informe de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y con el asesoramiento, en su caso, de los organismos técnicos en materia de prevención de riesgos laborales, acordar la procedencia y el alcance de la limitación o reducción de los tiempos de exposición.

3. La limitación o reducción de los tiempos de exposición se circunscribirá a los puestos de trabajo, lugares o secciones en que se concrete el riesgo y por el tiempo en que subsista la causa que la motiva, sin que proceda reducir el salario de los trabajadores afectados por esta medida.

Sección 2.ª Trabajo en el campo

Artículo 24. *Limitaciones de jornada en el trabajo en el campo.*

En aquellas faenas que exijan para su realización extraordinario esfuerzo físico o en las que concurran circunstancias de especial penosidad derivadas de condiciones anormales de temperatura o humedad, la jornada ordinaria no podrá exceder de seis horas y veinte minutos diarios y treinta y ocho horas semanales de trabajo efectivo.

En las faenas que hayan de realizarse teniendo el trabajador los pies en agua o fango y en las de cava abierta, entendiendo por tales las que se realicen en terrenos que no estén previamente alzados, la jornada ordinaria no podrá exceder de seis horas diarias y treinta y seis semanales de trabajo efectivo.

En los convenios colectivos se podrá acordar la determinación de tales faenas en zonas concretas, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 23 de este Real Decreto.

Sección 3.ª Trabajo de interior en minas

Artículo 25. *Jornada de trabajo en el interior de las minas.*

1. En los trabajos de interior en minas, la duración de la jornada será de treinta y cinco horas de trabajo efectivo semanal, sin perjuicio de que en la negociación colectiva puedan establecerse módulos para la determinación de la jornada distintos del semanal. Tal jornada máxima empezará a computarse desde la entrada de los primeros trabajadores en el pozo o galería y concluirá con la llegada a bocamina de los primeros que salgan, salvo que a través de la negociación colectiva se estableciere otro sistema de cómputo.

El cómputo del descanso intermedio en jornadas continuadas se regirá por lo previsto en el artículo 34.4 del Estatuto de los Trabajadores.

2. La jornada de trabajo subterránea se verá reducida a seis horas diarias cuando concurran circunstancias de especial penosidad, derivadas de condiciones anormales de

temperatura o humedad o como consecuencia del esfuerzo suplementario derivado de la posición inhabitual del cuerpo al trabajar.

3. En las labores de interior en que el personal haya de realizar el trabajo completamente mojado desde el principio de la jornada, ésta será de cinco horas como máximo. Si la situación comenzase con posterioridad a las dos horas del inicio de la jornada, la duración de ésta no excederá de seis horas. En tales casos, el sistema de trabajo en régimen de incentivos deberá considerar esta circunstancia, de forma que se valore un rendimiento equivalente al que el trabajador lograría en circunstancias normales.

4. Cuando las aludidas circunstancias de temperatura y humedad u otras igualmente penosas o peligrosas se presenten de forma extrema y continuada o se hagan de forma simultánea dos o más de ellas (agua a baja temperatura o cayendo directamente sobre el cuerpo del trabajador, etc.), la Administración de minas determinará la reducción de los tiempos máximos de exposición, caso de que en el seno del Comité de Seguridad e Higiene no se hubiere llegado a acuerdo al respecto.

Artículo 26. *Normas aplicables en caso de movilidad entre el interior y el exterior de las minas.*

El trabajador que habitualmente no preste sus servicios en el interior de las minas acomodará su jornada diaria a la de interior cuando trabaje en labores subterráneas.

Si por razones organizativas un trabajador de interior fuese destinado ocasionalmente a realizar trabajos en el exterior deberá serle respetada la jornada y las percepciones económicas de su puesto anterior.

Artículo 27. *Descanso semanal.*

Los trabajadores que presten servicios en puestos de trabajo subterráneo, así como aquellos trabajadores de exterior cuya actividad sólo pueda producirse simultáneamente a la de los primeros, tendrán derecho a un descanso semanal de dos días.

En función de las características técnicas de las empresas y mediante la negociación colectiva podrá disfrutarse el descanso semanal en forma ininterrumpida, fraccionarse de modo que el segundo día de descanso pueda ser disfrutado en períodos de hasta cuatro semanas, aisladamente o acumulado a otros descansos, o disfrutarse en cualquiera de las formas previstas en el artículo 37.1 del Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 28. *Horas extraordinarias.*

La realización de horas extraordinarias sólo podrá darse por alguno de los siguientes supuestos: reparación o prevención de siniestros u otros daños extraordinarios y urgentes, riesgo grave de pérdida o deterioro importante de materias primas, o por circunstancias de carácter estructural derivadas de la naturaleza de la actividad en los términos que en convenio colectivo se definan.

Sección 4.ª Trabajos de construcción y obras públicas

Artículo 29. *Trabajos subterráneos.*

Cuando en las actividades a que se refiere esta sección se realicen trabajos subterráneos en los que concurran idénticas circunstancias que las previstas en el artículo 25 de este Real Decreto, serán de aplicación las mismas jornadas máximas establecidas en dicho artículo.

Artículo 30. *Trabajo en «cajones de aire comprimido».*

Los trabajos en los denominados «cajones de aire comprimido» tendrán la duración máxima que se establece en la Orden ministerial de 20 de enero de 1956, por la que se aprueba el «Reglamento de Higiene y Seguridad en los trabajos realizados en cajones con aire comprimido».

Sección 5.ª Trabajo en cámaras frigoríficas y de congelación

Artículo 31. *Jornada de trabajo en cámaras frigoríficas y de congelación.*

1. La jornada máxima del personal que trabaje en cámaras frigoríficas y de congelación será la siguiente:

a) La normal, en cámaras de cero hasta cinco grados bajo cero, debiendo concederse un descanso de recuperación de diez minutos cada tres horas de trabajo ininterrumpido en el interior de las cámaras.

b) En las cámaras de más de cinco hasta dieciocho grados bajo cero, la permanencia máxima en el interior de las mismas será de seis horas, debiendo concederse un descanso de recuperación de quince minutos por cada hora de trabajo ininterrumpido en el interior de las cámaras.

c) En las cámaras de dieciocho grados bajo cero o más, con una oscilación de más o menos tres, la permanencia máxima en el interior de las mismas será de seis horas, debiendo concederse un descanso de recuperación de quince minutos por cada cuarenta y cinco minutos de trabajo ininterrumpido en el interior de las cámaras.

2. La diferencia entre la jornada normal y las seis horas de permanencia máxima en el interior de las cámaras establecida en los párrafos b) y c) del apartado 1 de este artículo podrá completarse con trabajo realizado en el exterior de las mismas.

CAPITULO IV

Trabajo nocturno

Artículo 32. *Excepciones a los límites de jornada de los trabajadores nocturnos.*

1. La jornada de trabajo máxima de los trabajadores nocturnos establecida en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 36 del Estatuto de los Trabajadores sólo podrá superarse, mediante la realización de horas extraordinarias o la ampliación del período de referencia de quince días previsto en el mismo, con sujeción a las condiciones y límites que se establecen en el presente artículo, en los siguientes casos:

a) En los supuestos de ampliaciones de jornada previstos en el capítulo II de este Real Decreto.

b) Cuando resulte necesario para prevenir y reparar siniestros u otros daños extraordinarios y urgentes.

c) En el trabajo a turnos, en caso de irregularidades en el relevo de los turnos por causas no imputables a la empresa.

2. Las excepciones a los límites de jornada de los trabajadores nocturnos a que se refiere el número anterior no podrán tener por efecto la superación de una jornada de ocho horas diarias de trabajo efectivo de promedio en un período de referencia de cuatro meses en los supuestos previstos en el párrafo a) del apartado anterior, o de cuatro semanas en los restantes supuestos.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando la ampliación de la jornada se materialice mediante la realización de horas extraordinarias, sea cual fuere la forma de compensación de las mismas acordada por las partes conforme a lo dispuesto en el artículo 35.1 del Estatuto de los Trabajadores y sin perjuicio del respeto de ésta, deberá reducirse la jornada de trabajo de los trabajadores afectados en los días subsiguientes hasta alcanzar el referido promedio en el período de referencia correspondiente.

3. En los convenios colectivos podrá acordarse la ampliación del período de referencia previsto en el apartado anterior para los supuestos a que se refiere el párrafo a) del apartado 1 de este artículo hasta un máximo de seis meses.

Artículo 33. *Jornada máxima de los trabajadores nocturnos en trabajos con riesgos especiales o tensiones importantes.*

1. La jornada de trabajo máxima de los trabajadores nocturnos cuyo trabajo implique riesgos especiales o tensiones físicas o mentales importantes será de ocho horas en el curso de un periodo de veinticuatro horas durante el cual realicen un trabajo nocturno, salvo que deba ser inferior, según lo previsto en el capítulo III.

A efectos de lo dispuesto en este artículo los trabajos que impliquen riesgos especiales o tensiones físicas o mentales importantes serán los definidos como tales en convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, tomando en consideración los efectos y los riesgos inherentes al trabajo nocturno.

2. La jornada de trabajo máxima de los trabajadores nocturnos establecida en el apartado 1 sólo podrá superarse en los supuestos previstos en el artículo 32.1.b) y c).

Disposición adicional primera. *Mantenimiento de condiciones más beneficiosas.*

Las normas en materia de jornada establecidas por disposiciones legales y reglamentarias del Estado, por convenios colectivos y contratos de trabajo o por usos y costumbres locales y profesionales que fueran más favorables para los trabajadores que las establecidas en esta norma no se entenderán modificadas por lo dispuesto en la misma, subsistiendo en sus propios términos sin perjuicio de su ulterior modificación en la forma que en cada caso proceda.

Disposición adicional segunda. *Régimen de jornada en el establecimiento minero de Almadén.*

El régimen de jornada en el interior del establecimiento minero de Almadén continuará siendo el establecido en el Convenio Colectivo de la empresa «Minas de Almadén y Arrayanes, Sociedad Anónima», sin que le resulte de aplicación lo dispuesto en la sección 3.ª del capítulo III de este Real Decreto.

Disposición adicional tercera. *Competencia de los representantes de los trabajadores en materia de jornada.*

Sin perjuicio de las competencias reconocidas a los representantes de los trabajadores en materia de jornada en el Estatuto de los Trabajadores y en el presente Real Decreto, éstos tendrán derecho a:

a) Ser consultados por el empresario y emitir informe con carácter previo a la elaboración del calendario laboral a que se refiere el apartado 6 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores.

b) Ser informados mensualmente por el empresario de las horas extraordinarias realizadas por los trabajadores, cualquiera que sea su forma de compensación, recibiendo a tal efecto copia de los resúmenes a que se refiere el apartado 5 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores.

Disposición adicional cuarta. *Prohibición del trabajo nocturno de los trabajadores menores de dieciocho años en la marina mercante y en la pesca.*

A efectos de la prohibición del trabajo nocturno de los trabajadores menores de dieciocho años prevista en el apartado 2 del artículo 6 del Estatuto de los Trabajadores, en el trabajo a bordo de los buques en la marina mercante y en la pesca, se considerará trabajo nocturno el realizado entre las diez de la noche y las siete de la mañana.

Disposición adicional quinta. *Tripulaciones mínimas de seguridad.*

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.1.º de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la tripulación mínima de seguridad de los buques, determinada por la Dirección General de la Marina Mercante

mediante Resolución administrativa, deberá ajustarse a criterios de seguridad, suficiencia y eficiencia.

2. A efectos de lo establecido en el artículo citado en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante, al fijar o revisar la tripulación mínima de seguridad, tendrá en cuenta la necesidad de evitar o reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, así como garantizar un período de descanso suficiente y limitar la fatiga.

3. Cuando la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ejercicio de sus funciones detecte, al comprobar los registros individuales a los que se hace referencia en el nuevo artículo 18 bis 2. del presente Real Decreto, que se han producido incumplimientos de las disposiciones relativas a las horas de trabajo o de descanso, que pudieran afectar directamente a la seguridad marítima o de la navegación, o en su caso poner de manifiesto la conveniencia de revisar la tripulación mínima de seguridad del buque, lo pondrá en conocimiento de la Dirección General de la Marina Mercante a los efectos oportunos.

Disposición adicional sexta. *Incumplimiento del tiempo de trabajo y descanso del personal aeronáutico.*

Cuando la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ejercicio de sus funciones detecte que se han producido incumplimientos de las disposiciones relativas a las horas de trabajo o descanso del personal aeronáutico que pudieran afectar directamente a la seguridad de las operaciones de vuelo o de la navegación aérea, lo pondrá en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil a los efectos oportunos.

Disposición adicional séptima. *Aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el transporte ferroviario.*

1. La presente disposición se aplicará a las condiciones de trabajo que se regulan en los siguientes apartados de los trabajadores móviles del ferrocarril que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza prestados por las empresas ferroviarias. En lo no previsto en esta disposición será de aplicación la subsección 3.ª de la sección 4.ª del capítulo II de este real decreto, relativa al transporte ferroviario.

Las condiciones de trabajo aquí reguladas no serán de aplicación respecto al tráfico de viajeros transfronterizo local y regional ni al tráfico de mercancías transfronterizo que no supere los quince kilómetros más allá de la frontera.

Tampoco serán de aplicación, por considerarse como una operación de transporte nacional, respecto a los trenes de relaciones transfronterizas, cuyo inicio y finalización tenga lugar en la infraestructura ferroviaria española aunque utilicen la infraestructura de otro Estado sin efectuar paradas.

2. A los efectos de esta disposición se entenderá por:

a) Servicios de interoperabilidad transfronteriza: los servicios transfronterizos para los cuales se exigen a las empresas ferroviarias al menos dos certificados de seguridad, con arreglo a los requisitos establecidos en el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

b) Trabajador móvil que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza: todo trabajador miembro de la tripulación de un tren que realiza servicios de interoperabilidad transfronteriza durante más de una hora de su jornada diaria.

c) Conductor o maquinista: todo trabajador que conduce un vehículo de tracción.

d) Tiempo de conducción: la duración de una actividad programada durante la cual el maquinista es responsable de la conducción de un vehículo de tracción, con la exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y para la puesta fuera de servicio del vehículo. Incluye las interrupciones programadas en las que el maquinista permanece como responsable de la conducción del vehículo de tracción.

3. El descanso diario en el domicilio tendrá una duración mínima de doce horas consecutivas dentro de cada período de veinticuatro horas.

Esta duración se podrá reducir a nueve horas una vez cada siete días. En tal caso la diferencia hasta las doce horas de descanso diario se compensará añadiendo las horas que correspondan al siguiente descanso diario en el domicilio.

No se podrá fijar un descanso diario reducido entre dos descansos diarios fuera del domicilio.

4. El descanso diario fuera del domicilio tendrá una duración mínima de ocho horas consecutivas dentro de cada período de veinticuatro horas.

Este descanso irá siempre seguido de un descanso diario en el domicilio. No obstante, mediante la negociación colectiva podrá acordarse un segundo descanso consecutivo fuera del domicilio así como la forma de compensar la diferencia entre las ocho horas y las doce horas del descanso diario.

Los trabajadores móviles dispondrán para el descanso fuera del domicilio de lugares que reúnan las condiciones necesarias de seguridad y salud y permitan el descanso en condiciones adecuadas de comodidad.

5. Todo trabajador móvil incluido en esta disposición deberá disfrutar de un período de descanso mínimo semanal ininterrumpido conforme a lo previsto en el artículo 37.1 del Estatuto de los Trabajadores, garantizándose al trabajador móvil cada año ciento cuatro períodos de descanso semanal de veinticuatro horas de duración; de ellos, como mínimo, doce serán descansos dobles de cuarenta y ocho horas, que comprenderán el sábado y el domingo, y otros doce serán descansos dobles, sin garantía de que estén incluidos en ellos un sábado o un domingo. A la duración de estos períodos de descanso semanal se sumará el descanso diario conforme al apartado 3.

Respetando lo anterior así como lo previsto en el artículo 38 del Estatuto de los Trabajadores, hasta un máximo de ocho períodos de descanso semanal podrá formar parte de las vacaciones anuales. Se estará, en su caso, a lo acordado en la negociación colectiva en cuanto a disfrute del descanso semanal y las vacaciones.

6. Con independencia de lo previsto en la disposición adicional duodécima del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, la duración del tiempo de conducción no podrá ser superior a nueve horas diarias en el trabajo diurno ni a ocho en el trabajo en período nocturno. La duración máxima del tiempo de conducción en cada período de dos semanas no podrá exceder de ochenta horas.

7. Si la duración del tiempo de trabajo de un conductor que no circule acompañado de un segundo maquinista excede de ocho horas, se establecerá un período de descanso durante la jornada o pausa de cuarenta y cinco minutos de duración. Si el tiempo de trabajo fuera superior a las seis horas pero no excediera de las ocho, la pausa durante la jornada será de al menos treinta minutos.

La pausa se disfrutará en un momento de la jornada adecuado para que el maquinista pueda recuperarse y en caso de retraso de los trenes se adaptará a la jornada a realizar. En cualquier caso una parte de la pausa de, al menos, treinta minutos, deberá concederse entre la tercera y la sexta hora de trabajo.

En el caso de que haya un segundo maquinista, las condiciones de la pausa o descanso durante la jornada serán las previstas en la legislación laboral común.

8. Si la duración del tiempo de trabajo del personal de acompañamiento excede de seis horas se establecerá una pausa de treinta minutos durante el mismo.

9. Toda empresa ferroviaria que realice servicios de interoperabilidad transfronteriza deberá disponer de un registro en el que se recojan las horas diarias de trabajo y de descanso de los trabajadores móviles con el fin de asegurar el cumplimiento de esta disposición. La empresa deberá conservar este registro, al menos, durante tres años y lo tendrá a disposición de los trabajadores y de la autoridad laboral así como los elementos que justifiquen las horas reales de trabajo.

Disposición transitoria única. *Mantenimiento de Convenios Colectivos en vigor.*

El régimen de ordenación global de las jornadas especiales previstas en este Real Decreto establecido en los Convenios Colectivos vigentes en la fecha de su entrada en vigor se mantendrá, con carácter transitorio, hasta la finalización de los efectos temporales de tales convenios.

Disposición derogatoria única. *Alcance de la derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, sobre regulación de la jornada de trabajo, jornadas especiales y descansos, excepto lo dispuesto en sus artículos 45, 46 y 47 en materia de fiestas laborales, y cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Real Decreto.

Disposición final primera. *Habilitación reglamentaria.*

Se autoriza al Ministro de Trabajo y Seguridad Social para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación de lo dispuesto en este Real Decreto.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

MODELO DE CUADRO EN EL QUE SE INDICA LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO A BORDO (*)

MODEL FORMAT FOR TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS (*)

Nombre del buque/Name of ship: Pabellón/Flag of ship:

Número OMI (si lo hay)/IMO nomber (if any):
Última versión del cuadro/Latest update of table: página ( ) de ( )/( ) of ( ) pages.

El número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso se determinará según lo dispuesto en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, modificado por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, promulgado con arreglo a la previsto en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y a la dotación de los buques de la OIT, 1996 (Convenio 180) y en todo convenio colectivo registrado autorizado conforme a dicho Convenio y el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, modificado (Convenio de Formación) ([2])/The maximun hours of work or minimum hours of rest are applicable in accordance with Royal Decree 1561/1995, of 21 september, on special working hours, as amended by Royal Decree 285/2002, of 22 march, issued in conformity with ILO´s Seafarer´s Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996 (No 180) and with any applicable collective agreement registered or authorised in accordance with that Convention and with the International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978, as amended, (STCW Convention) ([2]).

Número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso ([3])/ Maximun hours of work or minimum hours of test ([3]):
Otras prescripciones/Other requirements:

Puesto/cargo ([4]) Position/rank ([4])	Horas diarias de trabajo previstas en la mar Scheduled daily work hours at sea		Horas diarias de trabajo previstas en puerto Scheduled daily work hours in port		Observaciones Comments	Número total de horas diarias de trabajo/descanso (*)/Total daily work/rest hours	
	Guardia (de-a) Watchkeeping (from-to)	Cometidos distintos de la guardia (de-a) ([5]) Non-Watchkeeping duties (from-to) ([5])	Guardia (de-a) Watchkeeping (from-to)	Cometidos distintos de la guardia (de-a) Non-Watchkeeping duties (from-to) ([5])		En la mar At sea	En puerto In port

Firma del capitán/Signature of the master:

---

(1) Los términos utilizados en el presente modelo figurarán en el idioma común de trabajo del buque y en inglés/The termins used in this model table are to appear in the common working language of the ship and in English.

(2) Véanse al dorso extractos del Convenio 180 de la OIT y del Convenio de Formación / See overleaf for selected extracts from ILO Convention No 180 and the STCW Convention.

(3) Táchese lo que no proceda/Delete as applicable.

(4) Para los puestos/cargos que figuran también en el documento relativo a la tripulación mínima de seguridad del buque, utilícese la misma terminología que en dicho documento/For those positions/ranks that are also lasted in the ship´s safe manring documents the terminology used should be the game as in that document.

(5) Para el personal de guardia, la sección de observaciones puede utilizarse para indicar el número de horas que se prevé dedicar a tareas no programadas, las cuales se harán constar en la columna del número total de horas de trabajo diarias correspondientes/For watchkeeping personnel, the comment section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and any such hours should be included in the appropriate total daily work hours.

EXTRACTOS DEL CONVENIO 180 DE LA OIT Y DEL CONVENIO PARA LA FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA GENTE DE MAR

SELECTED TEXTS FROM ILO CONVENTION No 180 AND THE STCW CONVENTIONS

Convenio 180 de la OIT/ILO Convention No 180

Apartado 1 del artículo 5 / Article 5.1

Los límites en relación con las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de: i) 14 horas por cada período de 24 horas, ni ii) 72 horas por cada período de siete días; o bien b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a: i) diez horas por cada período de 24 horas, ni ii) 77 horas por cada período de siete días. / The limits on hours of work or rest shall be as follows: (a) maximun hours of work shall non exceed: (i) 14 hours in any 24-hour period; and (ii) 72 hours in any seven-day period, or (b) minimun hours of rest shall not be less than: (i) 10 hours in any 24-hour period, and (ii) 77 hours in any seven-day period.

Apartado 2 del artículo 5 / Article 5.2

Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos periodos consecutivos de descanso, no excederá de 14 horas. / Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

Apartado 6 del artículo 5 / Article 5.6

Las disposiciones de los apartados 1 y 2 del presente artículo no impedirán que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente a autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse en la medida de lo posible a las normas establecidas, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realiza guardias o que trabaja a bordo de buques dedicados a travesías de corta duración. / Nothing in paragraphs 1 and 2 shall prevent the Member from having nacional laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorise or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the standards set out but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

Apartado 1 del artículo 7 / Article 7.1

Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino efectúe las horas de trabajo necesarias para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar. / Nothing in this Convention shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the inmediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea.

Apartado 3 del artículo 7 / Article 7.3

Tan pronto como sea posible después de restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que se conceda a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso un periodo adecuado de descanso./ As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Convenio de Formación / STCW Convention

Sección A-VII//I del Código de Formación (obligatoria) / Section A-VIII/1 of the STCW Code (Mandatory)

1. Toda persona a la que se hayan asignado tareas como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma tendrá, como mínimo, 10 horas de descanso en todo período de 24 horas / All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or seafarer on watch shall be provided with a minimum of 10 hours's rest in any 24-hour period.

2. Los descansos podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de seis horas de duración. The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length.

3. Las prescripciones relativas a los períodos de descanso que se indican en los apartados 1 y 2 no habrán de mantenerse durante una emergencia, un ejercicio o en otra situación operacional imperativa. / The requirements for rest periods laid down in paragraphs 1 and 2 need not be maintained in the case of an emergency or drill or in other overriding operational conditions.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 y 2, el periodo mínimo de diez horas puede reducirse a seis horas, a condición de que tal reducción no se aplique durante más de dos días y que se concedan al menos setenta horas de descanso en cada período de siete días. / Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, the minimum period of 10 hours may he reduced to not less than 6 consecutive hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each seven-day period.

5. Las administraciones exigirán que los avisos correspondientes a los períodos de guardia se coloquen en lugares fácilmente accesibles. / Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible.

Sección B-VIII/1 del Código de Formación (orientación) / Section B-VIII/1 of the STCW Code (Guidance)

3. Al aplicar las prescripciones de la regla VIII/1, se tendrá en cuenta los puntos siguientes: / In applying Regulation VIII/1, the following should be taken into account:

1) las disposiciones para evitar la fatiga garantizarán que el total de horas trabajadas no sea excesivo o irrazonable. En particular, los períodos de descanso mínimo especificados en la sección A-VIII/1 no deberán entenderse en el sentido de que las demás horas se puedan dedicar a la guardia o a otros servicios; / provisions made to prevent fatigue should ensure that excesive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in Section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to wachtkeeping or other duties;

2) la frecuencia y la duración de los períodos de vacaciones, y la concesión compensatoria de días libres son factores concretos que contribuyen a evitar que se acumule la fatiga. / that the frequency and length of leave periods, and the granting of

compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time;

3) las disposiciones podrán alterarse en el caso de buques dedicados a viajes cortos a condición de que se establezcan procedimientos especiales de seguridad. / the provision may be varied for ships on short sea voyages, provided special safety arrangements are put in place.

ANEXO II

MODELO DE REGISTRO DE LAS HORAS DE TRABAJO O DESCANSO DE LOS TRABAJOS A BORDO DE BUQUES DEDICADOS A LA MARINA MERCANTE (1)

MODEL FORMAT FOR RECORD OF HOURS OF WORK OR HOURS OF REST OF SEAFARERS WORKING ON BOARD SHIPS ENGAGED IN COMMENCIAL MARITIME OPERATIONS (1)

Página 1 de 2/ Pag 1 of 2

Nombre del buque/Name of ship:

Número OMI (si lo hay/IMO number (if any):

Pabellón del buque/ Flag of ship:

Marino (nombre y apellidos)/Seafarer (full name) :

Puesto/cargo/Position/rank (2):

Mes y año / Month and year:

Personal de guardia/Watchkeeper (3): sí / yes ❑ no / no ❑

Registro de las horas de trabajo/descanso/Record of hours of work/rest (4).

Indíquese los períodos de trabajo o descanso, según proceda, mediante una «X», o una línea o fecha continua/Please mark periods of work or rest, as applicable, with X, or using a continuous line or arrow.

RELLÉNESE EL CUADRO QUE FIGURA AL DORSO
COMPLETE THE TABLE ON THE REVERSE SIDE

Este buque está sujeto a las siguientes leyes, reglamentaciones y convenios colectivos nacionales relativos a los límites de las horas de trabajo o períodos de descanso/The following national laws, regulations and/or collective agreements governing limitations on working hours or mininum rest periods apply to this ship:
Certifico que el presente documento registra de forma fidedigna las horas de trabajo o de descanso del interesado/I agree that this record is an accurate reflection of the hours of work or rest of the seafarer concerned.
Nombre y apellidos del capitán o de la persona autorizada a firmar el registro/Name of master or person authorised by master to sign this record
El presente registro se firmará semanalmente/This record will be signed weekly.

Firma del capitán o persona autorizada/Signature of master or autohorised person:	Firma del marino/Signatura of seafarer:

Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)		Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)
Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)		Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)
Semana (de-a): Week (from-to)			Semana (de-a): Week (from-to)	

El marino recibirá mensualmente una copia del presente registro/ A copy of this record is to be given to the seafarer monthly	El presente documento estará sujeto a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden en España a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social respecto a los buques españoles y a la Administración Marítima española respecto a los buques extranjeros./ In Spain this form is subject to examination and endorsement under procedures established by the Spanish Labour and Social Security Inspectorate with regard to the Spanish ships and by the Spanish Maritim Administration with regard to the foreing ships.

(1) Los términos utilizados en el presente modelo figurarán en el idioma común de trabajo del buque y en inglés/The terms used in this model table are to appear in the common working language of the ship and in English.
(2) Para los puestos/cargos que figuran también en el documento relativo a la tripulación mínima de seguridad del buque, utilícese la misma terminología que en dicho documento/ For those positions/ranks that are also listed in the ship´s a safe manning document, the terminology used should be the same as in that document.
(3) Márquese √ en la casilla correspondiente/Tick as appropriate.
(4) Táchese lo que no proceda / Delete as appropriate.

Indíquense los periodos de trabajo o descanso, según proceda, con una «X» o una línea o flecha continua. / Please mark periods or work or rest, as applicable, with an X, or using a continuous line or arrow										Número de horas de descanso en un período de 24 horas/ Hours of rest in 24 hour period	Observa-ciones/ Comments	El marino no debe rellenar esta parte (1)/ Not to be completed by the seafarer (1)	
Hora 0/ Hour 0	00	01	02	03	[...]	20	21	22	23			Número de horas de trabajo o de descanso, según proceda, en un período de 24 horas (2) / Hours of work or rest, as applicable, in any 24 hour period (2)	Número de horas de trabajo o de descanso, según proceda, en un período de 7 días (2) / Hours of work or rest, as applicable, in any 24 hour period (2)
Fecha/ Date					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
Hora 0/ Hour 0	00	01	02	03	[...]	20	21	22	23				

(1) Rellénese y utilícese con arreglo a los procedimientos previstos por la autoridad competente respetando los correspondientes requisitos del Convenio 180 de la OIT sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar y la dotación de los buques, de 1996 / For completion and use in accordance with the procedures established by the competent authority in compliance with the relevant requirements of ILO Convention No 180 on Seafarers Hours of Work and the Manning of Ships Convention. 1996.
(2) Podrá exigirse cálculos y verificaciones suplementarias para cerciorarse del cumplimiento de los requisitos correspondientes del Convenio 180 de la OIT sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar y la dotación de los buques, de 1996, y del Convenio internacional sobre la normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de 1978 / Additional calculations or verifications may be necessary to ensure compliance with the relevant requirements of ILO Convention No 180 on Seafarers Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 and the International Convention on Standars of Training, Certification and Watchkeeping, 1978 as amended.

§ 43

Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 47, de 23 de febrero de 2013
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2013-2034

La Directiva 2002/15/CE del Parlamento y del Consejo de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, se aplica a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera incluidos en el Reglamento (CEE) 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, o, en su defecto, en el Acuerdo AETR, previendo su aplicación a los conductores autónomos a partir del 23 de marzo de 2009, tras la presentación por la Comisión Europea de un informe con el objeto bien de definir las modalidades de su inclusión en el ámbito de aplicación de la Directiva, bien de decidir su no inclusión en el ámbito de aplicación de la misma.

La Directiva 2002/15/CE se transpuso al ordenamiento jurídico interno por el Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, que modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transportes por carretera por cuenta ajena, con exclusión por tanto de los conductores autónomos.

La votación en el Parlamento Europeo de 16 de junio de 2010 en contra de la propuesta de modificación de la Directiva 2002/15/CE, para excluir a los conductores autónomos del ámbito de aplicación de la misma, conllevó la decisión de la Comisión de que la citada Directiva era de inmediata aplicación a los conductores autónomos, al haber transcurrido la fecha prevista para su aplicación, sin fijar plazo suplementario alguno de transposición.

Sin perjuicio de lo anterior, el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso de los conductores de vehículos de transporte por carretera de mercancías y de viajeros se regulan por el Reglamento (CE) número 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) número 3821/85 y (CE) número 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) número 3820/85 del Consejo, el cual resulta directamente aplicable, y dentro de cuyo ámbito de aplicación se incluyen los conductores autónomos que se dediquen al transporte por carretera, de conformidad con lo establecido en los artículos 2 y 3 del citado Reglamento.

El presente real decreto, en línea con lo previsto en la Directiva, está dirigido a reforzar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles del transporte por carretera, al trasponer la citada norma comunitaria al colectivo de los trabajadores por cuenta propia, haciendo uso de la autorización prevista en la disposición final tercera de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo.

Este real decreto consta de siete artículos, más cuatro disposiciones finales.

En sus artículos 1 y 2 comprende el objeto y el ámbito de aplicación del real decreto, así como las definiciones de los conceptos básicos que se consideran en el mismo.

Continúa su articulado estableciendo unas previsiones mínimas de cumplimiento en materia de tiempo de trabajo (artículo 3), tiempos de descanso (artículo 4), pausas (artículo 5) y obligación de registrar el tiempo de trabajo (artículo 6).

Por último, aborda a través de su artículo 7 las disposiciones relativas al control del cumplimiento del real decreto, el cual corresponderá a los órganos competentes de la Administración General del Estado y de las comunidades autónomas, considerando su derecho de acceso y facultades de comprobación en el ejercicio de sus funciones.

Además contiene cuatro disposiciones finales en materia de: título competencial, facultad de ejecución, incorporación de derecho de la Unión Europea y entrada en vigor, respectivamente.

En el proceso de elaboración del proyecto han sido informadas las comunidades autónomas en la Conferencia Sectorial de Empleo y Asuntos Laborales del día 17 de julio de 2012. Además, han sido consultadas las asociaciones de trabajadores autónomos y las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, así como el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Comité Nacional de Transportes por Carretera.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Empleo y Seguridad Social y de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 22 de febrero de 2013,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto regula el tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera a tenor del artículo 3 letra e) de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de personas que desempeñan actividades móviles de transporte por carretera.

2. Este real decreto se aplicará expresamente al transporte por carretera:

a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o

b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

3. Lo previsto en este real decreto será exclusivamente de aplicación a los trabajadores autónomos incluidos en la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo, que realicen su actividad en el sector del transporte por carretera, que estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) número 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos CEE número 3821/85 y CE número 2135/98 del Consejo, y se deroga el Reglamento CEE número 3820/85 del Consejo o en el del Acuerdo Europeo de 1 de julio de 1970 relativo al trabajo del personal conductor en el transporte internacional por carretera (AETR).

4. Este real decreto no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;

b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora;

c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;

d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento;

e) vehículos especiales utilizados con fines médicos;

f) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación;

g) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;

h) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;

i) vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías.

5. Los trabajadores que realicen actividades móviles de transporte por carretera que no sean autónomos estarán excluidos de esta disposición y sometidos a lo previsto en la legislación laboral en materia de tiempo de trabajo.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos del presente real decreto se entenderá por:

1. Conductor autónomo del sector del transporte: toda aquella persona prestadora del servicio del transporte de viajeros o de mercancías por carretera al amparo de autorizaciones administrativas de la que sea titular, realizado mediante el correspondiente precio con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostente, incluidos los casos en que dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador, en cuyo caso, serán trabajadores autónomos económicamente dependientes, si concurren las demás circunstancias previstas en el artículo 11 de la Ley 20/2007, de 11 de julio, y siempre que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes.

2. Tiempo de trabajo: todo período de tiempo comprendido entre el inicio y el final del trabajo en que el conductor autónomo se encuentre en su lugar de trabajo a disposición del cliente y ejerciendo sus funciones y actividades.

Se excepcionarán de la consideración de tiempo de trabajo: las pausas, el tiempo de descanso, el tiempo de disponibilidad y las labores generales de tipo administrativo que no estén directamente vinculadas a una operación de transporte específica en marcha.

3. Se considerará tiempo de disponibilidad:

Los períodos durante los que el trabajador autónomo no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular, y siempre que no constituyan una pausa o un descanso, se considera tiempo de disponibilidad:

a) Las cuatro primeras horas de espera de cada período de carga o descarga. La quinta hora y siguientes se considerarán tiempo de disponibilidad cuando se conozca de antemano su situación.

b) Los períodos durante los cuales el trabajador móvil acompaña a un vehículo transportado en transbordador o en tren.

c) Los períodos de espera en las fronteras o los causados por las prohibiciones para circular.

d) Los períodos de tiempo en los que el trabajador móvil, que conduce en equipo, permanezca sentado o acostado en una litera, durante la circulación del vehículo.

El conductor autónomo económicamente dependiente deberá conocer de antemano estos períodos y su previsible duración, es decir, antes de la salida o justo antes del inicio

efectivo del período de que se trate. En todo caso, se respetarán los límites de jornada de actividad profesional recogidos en del artículo 14 de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo.

4. Lugar de trabajo: El vehículo que utiliza el conductor autónomo cuando realiza su actividad, así como cualquier otro lugar donde se llevan a cabo las actividades relacionadas con la ejecución del transporte.

5. Período nocturno: Es el período comprendido entre las 00:00 horas y las 04:00 horas.

6. Trabajo nocturno: Todo trabajo realizado durante el período nocturno.

Artículo 3. *Tiempo de trabajo.*

Sin perjuicio de lo que se dispone en el artículo 6 del Reglamento (CE) número 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006 o en el Acuerdo Europeo de 1 de julio de 1970 relativo al trabajo del personal conductor en el transporte internacional por carretera (AETR), que tendrán carácter de norma supletoria respecto a lo que se establece en este artículo.

La duración media del tiempo de trabajo semanal no debe sobrepasar las 48 horas. No obstante, podrá prolongar el tiempo de trabajo hasta 60 horas siempre que la duración media del mismo no supere las 48 a la semana en un período de cuatro meses naturales.

El conductor autónomo que efectúe trabajo nocturno no podrá realizar una jornada diaria que exceda de las diez horas por cada período de 24 horas consecutivas.

Artículo 4. *Tiempos de descanso.*

Los tiempos de descanso diario y semanal se rigen por las normas recogidas en el Reglamento (CE) número 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) número 3821/85 y (CE) número 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) número 3820/85 del Consejo o en el Acuerdo Europeo de 1 de julio de 1970 relativo al trabajo del personal conductor en el transporte internacional por carretera (AETR), según proceda.

Artículo 5. *Pausas.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7 del Reglamento (CE) número 561/2006, de 15 de marzo de 2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, en relación con las pausas obligatorias por cada periodo de conducción, los trabajadores autónomos incluidos en el ámbito de aplicación de esta norma no podrán realizar su actividad profesional durante más de seis horas consecutivas sin pausa.

2. La actividad profesional deberá interrumpirse con pausas de un mínimo de 30 minutos para un tiempo de trabajo de más de seis horas y hasta nueve horas, y como mínimo de 45 minutos para un tiempo de trabajo de más de nueve horas en total.

3. Las pausas podrán subdividirse en periodos de una duración de 15 minutos como mínimo.

Artículo 6. *Obligación de registrar el tiempo de trabajo.*

1. El conductor autónomo está obligado a registrar diariamente su tiempo de trabajo conforme a lo dispuesto en el anexo I o en el anexo I B del Reglamento CEE número 3821/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

Lo establecido en el párrafo anterior no resultará aplicable para las actividades administrativas generales no directamente vinculadas a una operación de transporte específica en marcha.

2. Los registros deben conservarse al menos durante dos años desde su elaboración.

3. Los contratos suscritos entre los trabajadores autónomos económicamente dependientes incluidos en el ámbito de aplicación de esta norma y sus clientes, o los acuerdos de interés profesional a que se refiere el artículo 13 de la Ley 20/2007, de 11 de

julio, deberán contemplar expresamente el tiempo de trabajo en el que el trabajador autónomo realice su actividad.

Artículo 7. *Control.*

1. El control del cumplimiento de este real decreto corresponderá a los órganos competentes de la Administración General del Estado y de las Comunidades Autónomas, que pueden ordenar las medidas necesarias que tiene que tomar el conductor autónomo para cumplir las obligaciones que se derivan de este real decreto.

2. Los órganos de control, en el ejercicio de las facultades de comprobación de este real decreto, tienen derecho a entrar en los lugares de trabajo y comprobar los equipos de trabajo durante el tiempo de funcionamiento y trabajo.

3. Sin perjuicio de lo anterior, el control del cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso de los conductores en los términos previstos en el Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) 3821/85 y (CE) 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) 3820/85 del Consejo, se realizará de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 7ª y 21ª de la Constitución Española, que atribuyen al Estado las competencias en materia de legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las Comunidades Autónomas y de tráfico y circulación de vehículos a motor, respectivamente.

Disposición final segunda. *Facultad de ejecución.*

Se faculta a las personas titulares de los Ministerios de Empleo y Seguridad Social y de Fomento, para dictar cuantas normas sean necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este real decreto, en el ámbito de las competencias atribuidas a cada uno de ellos en la materia regulada en este real decreto.

Disposición final tercera. *Incorporación del derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorporan al ordenamiento jurídico interno los artículos 2 -apartado 1-, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 11 de la Directiva 2002/15/CE, del Parlamento y del Consejo de 11 de marzo de 2002, sobre la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, en relación con los conductores autónomos.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 44

Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 126, de 26 de mayo de 2007
Última modificación: 20 de septiembre de 2022
Referencia: BOE-A-2007-10557

Por Real Decreto 2242/1996, de 18 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los Reglamentos (CEE) números 3820/85 y 3821/85, se han regulado algunos aspectos en materia de tiempos de conducción y descanso y uso del tacógrafo, respecto de los cuales los reglamentos comunitarios referidos permitían su concreción a los Estados miembros.

La aprobación del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, ha introducido modificaciones en el derecho comunitario sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, al tiempo que reduce las facultades de los Estados miembros para concretar algunos aspectos en el ámbito de su territorio. En relación con este extremo, y de conformidad con el nuevo reglamento comunitario, los Estados miembros pueden prever pausas y períodos de descanso mínimos más largos o tiempos máximos de conducción más cortos que los fijados en los artículos 6 a 9 (artículo 11), así como establecer excepciones a lo previsto en el reglamento en relación con los transportes a los que se refiere el artículo 13, apartados 1 y 3. Por lo que respecta al Reglamento 3821/85, los Estados miembros pueden dispensar de la aplicación de sus normas a los vehículos a los que se refieren los apartados 1 y 3 del artículo 13 del Reglamento 561/2006.

La Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, prescribe la instalación y utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos a motor. En el proceso de homologación de dichos dispositivos por los fabricantes de vehículos, según la Directiva 92/24/CEE, de 31 de marzo de 1992, el funcionamiento del dispositivo depende en muchos casos de la señal de velocidad que recibe del tacógrafo, razón por la cual la instalación y el calibrado del tacógrafo son fundamentales para el correcto funcionamiento del dispositivo de limitación de velocidad.

Todo ello justifica la aprobación de este real decreto, que se dicta con el fin de conseguir la debida armonización de nuestra legislación con el derecho comunitario actualmente en vigor, constituido por los señalados Reglamentos números 3821/85 y 561/2006, sin perjuicio

de que éstos obliguen en todos sus elementos y sean directamente aplicables en España, así como de concretar aquellos aspectos en los que se ha dejado a los Estados miembros la facultad de decisión, cuando así se ha estimado necesario o conveniente.

Por otro lado, por razones de claridad y simplicidad se han recogido en un texto único tanto las disposiciones relativas a los tiempos de conducción y descanso, como las referentes al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y de los Ministros del Interior, de Trabajo y Asuntos Sociales y de Industria, Turismo y Comercio, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de mayo de 2007,

D I S P O N G O :

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto establecer excepciones al cumplimiento de las normas relativas a la instalación y uso del tacógrafo y a los tiempos de conducción y descanso, de conformidad con el artículo 3.2 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y con el artículo 13.1 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo.

Artículo 2. *Excepciones.*

En uso de la habilitación contenida en los artículos 3.2 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 y 13.1 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, además de en los transportes enumerados en el artículo 3 de este último reglamento, no será obligatorio el cumplimiento de las obligaciones impuestas en los referidos reglamentos en relación con la instalación y uso del tacógrafo y los tiempos de conducción y descanso de los conductores, durante la realización de los siguientes transportes:

a) Transportes oficiales, definidos en el artículo 105 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

b) Transportes que tengan por objeto la recogida y entrega de envíos postales en el marco del servicio postal universal por proveedores de dicho servicio, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor, cuya categoría profesional habrá de ser la correspondiente a quienes se encargan de la recogida y reparto de la correspondencia postal.

c) Transportes realizados en vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de los servicios de alcantarillado, protección contra las inundaciones, abastecimiento de agua, mantenimiento de las redes de gas y electricidad, mantenimiento y conservación de carreteras, telégrafos y teléfonos, teledifusión y radiodifusión y detección de receptores y transmisores de radio y televisión.

d) Transportes realizados para la recogida y eliminación de residuos domésticos a domicilio íntegramente comprendidos en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

e) Transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados en el marco de su propia actividad empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestales,

ganaderas o pesqueras, que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.

f) Transportes de carácter privado complementario realizados mediante la utilización de tractores agrícolas o forestales en el desarrollo de una actividad agrícola o forestal, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

g) Transportes de recogida de leche en las granjas o que tengan por objeto llevar a estas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

h) Transporte de animales vivos entre granjas y mercados locales, o entre mercados y mataderos locales, siempre que la distancia en línea recta entre origen y destino del transporte no sea superior a 100 kilómetros.

i) Transportes de carácter privado complementario de material de circo y atracciones de feria realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.

j) Traslado de exposiciones móviles instaladas a bordo de vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello y cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando el vehículo se encuentre estacionado.

k) Transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.

l) Transportes realizados en el desarrollo de cursos destinados al aprendizaje de la conducción o a la obtención del permiso de conducir o del certificado de aptitud profesional de los conductores mediante la utilización de vehículos especialmente equipados para ello, sin perjuicio de lo establecido en el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, y en el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.

m) Transportes de mercancías realizados mediante vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

n) Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de servicios que se desarrollen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte por carretera, tales como puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias.

o) Transportes íntegramente desarrollados en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla o en islas cuya superficie no supere los doscientos 50 kilómetros cuadrados, siempre que estas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.

p) Transporte privado complementario de maquinaria de construcción para una empresa de construcción realizado mediante vehículos o conjunto de vehículos dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor.

q) Transporte de hormigón preamasado en vehículos especialmente fabricados al efecto íntegramente comprendidos en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

Las excepciones contempladas en este artículo se extenderán a los recorridos en vacío que los vehículos hayan de realizar necesariamente como antecedente o consecuencia de la realización de uno de los transportes a los que dichas excepciones se encuentran referidas.

Artículo 3. *Vehículos con dispositivo de limitación de velocidad.*

En uso de la habilitación contenida en el artículo 3.5 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, las excepciones señaladas en el artículo anterior, así como las contempladas en el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 561/2006, no afectarán al cumplimiento de las obligaciones señaladas en la reglamentación vigente en materia de instalación y revisión periódica del

tacógrafo en el caso de los vehículos que se encuentren obligados a instalar y utilizar dispositivos de limitación de velocidad, de conformidad con el Real Decreto 1417/2005, de 25 de noviembre, por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos, cuando la señal de velocidad de dichos dispositivos proceda del tacógrafo.

Disposición adicional única. *Tiempos de trabajo en las normas laborales.*

Lo dispuesto en la normativa sobre tiempos de conducción, interrupción y descanso se cumplirá sin perjuicio de la aplicación, respecto a los conductores asalariados y a efectos laborales, de lo previsto sobre tiempos de trabajo en la normativa laboral.

Disposición transitoria única. *Aplicación en las islas que superen 1.500 kilómetros cuadrados.*

A los transportes desarrollados íntegramente en islas cuya superficie supere los 1.500 kilómetros cuadrados, excepto en la isla de Mallorca, no les serán de aplicación las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso de tacógrafo en el transporte por carretera hasta el 1 de enero de 2010.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 2242/1996, de 18 de octubre, por el que se establecen normas sobre tiempos de conducción y descanso y sobre el uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera, en aplicación de los Reglamentos (CEE) números 3820/85 y 3821/85, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar, conjunta o separadamente con los Ministros del Interior, de Trabajo y Asuntos Sociales y de Industria, Turismo y Comercio, las disposiciones que sean precisas para la aplicación de este real decreto.

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.º de la Constitución, que atribuye al Estado competencia sobre los transportes terrestres que discurran por más de una comunidad autónoma y sobre tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final tercera. *Desarrollo del derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto se aprueba en desarrollo del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 45

Real Decreto 1082/2014, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 10, de 12 de enero de 2015
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2015-246

El Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 2135/98, del Consejo, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85, del Consejo, establece las normas sobre tiempos de conducción y descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre y de mejorar las condiciones de trabajo y de seguridad vial.

Dicho Reglamento permite que la legislación nacional de cada Estado establezca excepciones en relación con el cumplimiento de las normas contenidas en alguno de sus preceptos en relación con determinados tipos de transportes, entre los que se encuentran los que se desarrollan exclusivamente en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados y que no estén unidas al resto del territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor.

En uso de tal habilitación, el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, exceptúa de la aplicación del citado Reglamento a los transportes que se realicen íntegramente en islas cuya superficie no exceda de 250 kilómetros cuadrados.

Sin perjuicio de ello, los transportes desarrollados en las islas cuyo territorio no supera los 2.300 kilómetros cuadrados presentan características específicas, relacionadas con el corto recorrido de sus trayectos, que aconsejan flexibilizar alguna de las reglas señaladas con carácter general en el Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Parlamento y del Consejo, de 15 de marzo de 2006.

En la elaboración de este real decreto se ha llevado a cabo el trámite de audiencia previsto en el artículo 24.1.c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, a las comunidades autónomas y entidades representativas de los sectores afectados, así como recabado informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Comité Nacional de Transporte por Carretera.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y de los Ministros del Interior, de Empleo y Seguridad Social y de Industria, Energía y Turismo, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 19 de diciembre de 2014,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

Este real decreto tiene por objeto establecer especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en la realización de transportes por carretera que se desarrollen exclusivamente en islas con una superficie mayor a 250 kilómetros cuadrados y que no supere los 2.300 kilómetros cuadrados, al amparo de lo dispuesto en el artículo 13.1 e) del Reglamento (CE) 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 2135/98, del Consejo, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85, del Consejo.

Artículo 2. *Especialidades.*

Las disposiciones relativas a los tiempos de conducción y descanso del Reglamento (CE) n.º 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, se aplicarán, en la realización de transportes por carretera que discurran exclusivamente en islas cuyo territorio no sea inferior a 250 kilómetros cuadrados ni superior a 2.300 kilómetros cuadrados, teniendo en cuenta las siguientes especialidades:

a) El periodo de descanso diario normal, definido en el artículo 4 g) del citado Reglamento, se podrá tomar en dos o tres periodos separados, uno de los cuales no podrá ser inferior a ocho horas ininterrumpidas, sin que ninguno pueda ser inferior a una hora. En estos casos, la duración total del descanso será de al menos once horas.

Asimismo, el periodo de descanso diario reducido, de al menos nueve horas pero inferior a once horas, se podrá tomar en dos períodos, si bien uno de ellos deberá ser de ocho horas ininterrumpidas y ninguno inferior a una hora.

b) Podrán realizarse periodos de descansos semanales reducidos, definidos en el artículo 4.h) del citado Reglamento, durante las tres semanas consecutivas a una en que se hubiese realizado un periodo de descanso semanal normal. Los descansos tomados como compensación por un periodo de descanso reducido, deberán tomarse antes de finalizar la cuarta semana siguiente a aquella en que se realizó el descanso, no teniendo que ir unidos a otro descanso.

c) La pausa ininterrumpida a que hace referencia el primer párrafo del artículo 7 del citado Reglamento podrá sustituirse por dos o tres pausas, de al menos quince minutos cada una, intercaladas en el periodo de conducción o situadas inmediatamente después del mismo.

d) A los efectos previstos en el artículo 9.1 del citado Reglamento, en los trayectos interinsulares no será necesario que el conductor tenga acceso a una cama o litera durante el periodo de descanso diario normal, cuando la duración del trayecto marítimo no sea superior a cuatro horas.

El periodo que se realice en el transbordador no podrá formar parte del periodo de ocho horas ininterrumpidas del descanso diario.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.*

Se modifica la letra e) del artículo 2 del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de

conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, que queda redactado en los siguientes términos:

> «e) Transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados en el marco de su propia actividad empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras, que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.»

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado competencia sobre los transportes terrestres que discurran por más de una comunidad autónoma y sobre tráfico y circulación de vehículos a motor.

Disposición final tercera. *Desarrollo del derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto se aprueba en desarrollo del Reglamento (CE) 561/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) 3821/85 y (CE) 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) 3820/85, del Consejo.

Disposición final cuarta. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar, conjunta o separadamente con los Ministros del Interior, de Empleo y Seguridad Social y de Industria, Energía y Turismo, las disposiciones que sean precisas para el desarrollo de este real decreto.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 46

Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. [Inclusión parcial]

Ministerio de Empleo y Seguridad Social
«BOE» núm. 255, de 24 de octubre de 2015
Última modificación: 2 de abril de 2025
Referencia: BOE-A-2015-11430

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES

TÍTULO I

De la relación individual de trabajo

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Sección 1.ª Ámbito y fuentes

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

1. Esta ley será de aplicación a los trabajadores que voluntariamente presten sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario.

2. A los efectos de esta ley, serán empresarios todas las personas, físicas o jurídicas, o comunidades de bienes que reciban la prestación de servicios de las personas referidas en el apartado anterior, así como de las personas contratadas para ser cedidas a empresas usuarias por empresas de trabajo temporal legalmente constituidas.

3. Se excluyen del ámbito regulado por esta ley:

a) La relación de servicio de los funcionarios públicos, que se regirá por las correspondientes normas legales y reglamentarias, así como la del personal al servicio de las Administraciones Públicas y demás entes, organismos y entidades del sector público, cuando, al amparo de una ley, dicha relación se regule por normas administrativas o estatutarias.

b) Las prestaciones personales obligatorias.

c) La actividad que se limite, pura y simplemente, al mero desempeño del cargo de consejero o miembro de los órganos de administración en las empresas que revistan la

forma jurídica de sociedad y siempre que su actividad en la empresa solo comporte la realización de cometidos inherentes a tal cargo.

d) Los trabajos realizados a título de amistad, benevolencia o buena vecindad.

e) Los trabajos familiares, salvo que se demuestre la condición de asalariados de quienes los llevan a cabo. Se considerarán familiares, a estos efectos, siempre que convivan con el empresario, el cónyuge, los descendientes, ascendientes y demás parientes por consanguinidad o afinidad, hasta el segundo grado inclusive y, en su caso, por adopción.

f) La actividad de las personas que intervengan en operaciones mercantiles por cuenta de uno o más empresarios, siempre que queden personalmente obligados a responder del buen fin de la operación asumiendo el riesgo y ventura de la misma.

g) En general, todo trabajo que se efectúe en desarrollo de relación distinta de la que define el apartado 1.

A tales efectos se entenderá excluida del ámbito laboral la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador.

4. La legislación laboral española será de aplicación al trabajo que presten los trabajadores españoles contratados en España al servicio de empresas españolas en el extranjero, sin perjuicio de las normas de orden público aplicables en el lugar de trabajo. Dichos trabajadores tendrán, al menos, los derechos económicos que les corresponderían de trabajar en territorio español.

5. A efectos de esta ley se considera centro de trabajo la unidad productiva con organización específica, que sea dada de alta, como tal, ante la autoridad laboral.

En la actividad de trabajo en el mar se considerará como centro de trabajo el buque, entendiéndose situado en la provincia donde radique su puerto de base.

[. . .]

Artículo 48 bis.

1. Las personas trabajadoras tendrán derecho a un permiso parental, para el cuidado de hijo, hija o menor acogido por tiempo superior a un año, hasta el momento en que el menor cumpla ocho años.

Este permiso, que tendrá una duración no superior a ocho semanas, continuas o discontinuas, podrá disfrutarse a tiempo completo, o en régimen de jornada a tiempo parcial conforme a lo establecido reglamentariamente.

2. Este permiso constituye un derecho individual de las personas trabajadoras, hombres o mujeres, sin que pueda transferirse su ejercicio.

Corresponderá a la persona trabajadora especificar la fecha de inicio y fin del disfrute o, en su caso, de los períodos de disfrute, debiendo comunicarlo a la empresa con una antelación de diez días o la concretada por los convenios colectivos, salvo fuerza mayor, teniendo en cuenta la situación de aquella y las necesidades organizativas de la empresa.

En caso de que dos o más personas trabajadoras generasen este derecho por el mismo sujeto causante o en otros supuestos definidos por los convenios colectivos en los que el disfrute del permiso parental en el período solicitado altere seriamente el correcto funcionamiento de la empresa, ésta podrá aplazar la concesión del permiso por un período razonable, justificándolo por escrito y después de haber ofrecido una alternativa de disfrute igual de flexible.

[. . .]

Disposición adicional vigesimotercera. *Presunción de laboralidad en el ámbito de las plataformas digitales de reparto.*

Por aplicación de lo establecido en el artículo 8.1, se presume incluida en el ámbito de esta ley la actividad de las personas que presten servicios retribuidos consistentes en el reparto o distribución de cualquier producto de consumo o mercancía, por parte de empleadoras que ejercen las facultades empresariales de organización, dirección y control

de forma directa, indirecta o implícita, mediante la gestión algorítmica del servicio o de las condiciones de trabajo, a través de una plataforma digital.

Esta presunción no afecta a lo previsto en el artículo 1.3 de la presente norma.

[. . .]

§ 47

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. [Inclusión parcial]

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 261, de 31 de octubre de 2015
Última modificación: 29 de junio de 2023
Referencia: BOE-A-2015-11722

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

[. . .]

Disposición adicional tercera bis. *Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.*

El Gobierno, mediante Real Decreto, en un plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la Ley, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera, regulará los procedimientos para la realización de controles iniciales, periódicos o aleatorios, durante el ejercicio de la actividad profesional, de alcohol, drogas de abuso y sustancias psicoactivas y medicamentos, al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera.

En cualquier caso, se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados, y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo.

[. . .]

Disposición adicional duodécima. *Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.*

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrollará un sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador.

El funcionamiento y gestión de dicho sistema telemático se realizarán con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la

Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales.

El acceso quedará limitado a quienes acrediten la condición de empleador, que estén dados de alta en el registro que se cree a estos efectos, y únicamente respecto de los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

[. . .]

Disposición adicional decimoquinta. *Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.*

A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de categoría M2 y M3 que dispongan de *interface* normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque destinados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros antiarranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo.

[. . .]

Disposición transitoria cuarta. *Recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.*

La superación de cursos de conducción segura y eficiente no conllevará la recuperación o bonificación de dos puntos en los términos previstos en el artículo 63.5, hasta que entre en vigor la orden por la que se determine su contenido y requisitos de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII.

Disposición transitoria quinta. *Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.*

Hasta que no se establezcan reglamentariamente los términos del acceso de las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para conocer si sus conductores profesionales se encuentran legalmente habilitados para conducir podrán seguir consultando este dato conforme al procedimiento actual.

[. . .]

ANEXO IX

Centros de sensibilización y reeducación vial

Previsiones generales

1. Objeto. El régimen de funcionamiento y actividad de los centros de sensibilización y reeducación vial encargados de impartir los cursos que hayan de realizar los titulares de un permiso o licencia de conducción para la recuperación parcial de puntos, o como requisito previo para la obtención nuevamente de la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia hubiera sido declarada como consecuencia de la pérdida total de puntos o de una sentencia judicial firme con privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, se regirá por lo dispuesto en este anexo.

2. Elementos personales. Deberán disponer de los siguientes elementos personales:

a) Un titular, que será la persona física o jurídica que obtenga la correspondiente autorización administrativa.

b) Un director, que será el responsable de su correcto funcionamiento, así como de planificar, dirigir y coordinar toda su actividad docente, y garantizar el adecuado desarrollo de los cursos que se celebren y el estricto cumplimiento de las obligaciones establecidas en la normativa aplicable. El director podrá ser sustituido, en el ejercicio de sus funciones, por un director suplente.

c) Un formador, al menos, encargado de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Para ser formador será necesario haber obtenido el certificado de Profesor de Formación Vial y el certificado de formador de cursos de sensibilización y reeducación vial.

d) Un psicólogo-formador, al menos, encargado de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial.

Para ser psicólogo-formador será necesario haber obtenido el título de Grado en Psicología y haber superado el curso dispuesto a tal fin.

3. Incompatibilidades. Mientras se encuentren en activo, el personal al servicio del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, el personal de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, los miembros de las Policías Locales y el personal docente de las Escuelas Oficiales de Conductores no podrán prestar servicio alguno en los centros de sensibilización y reeducación vial, ni ser titulares de los mismos, ni formar parte de la entidad o persona jurídica a cuyo nombre figure la autorización.

La incompatibilidad a que se refiere el párrafo anterior afecta también al personal en activo de los servicios equivalentes de las comunidades autónomas que ejerzan competencia ejecutiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

4. Elementos materiales. Deberán disponer de los siguientes elementos materiales:

a) Un local adecuado para impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial que cumpla con las normas de accesibilidad. Asimismo, deberán disponer, al menos, de un aula con una superficie mínima de 15m², que garantice que, durante la impartición de la formación, se disponga, como mínimo, de un metro y medio cuadrado por alumno y profesor. En ningún caso el número máximo de alumnos por curso será superior a 20.

Además, de un espacio independiente de atención al público rotulado con una placa en la que, junto a su denominación y número de registro, se indique su condición de centro autorizado para la impartición de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

b) El material didáctico necesario y adecuado para impartir la formación en que consistan los cursos de sensibilización y reeducación vial.

c) Acceso a Internet, así como tener instalado un sistema operativo y un navegador de uso generalizado que sean compatibles con las aplicaciones informáticas de gestión implementadas en cada caso.

d) Un ordenador y un proyector, o sistema similar, a disposición del personal docente, que permita visualizar en una pantalla las imágenes del ordenador.

e) Un ordenador para cada alumno, con auriculares individuales que permitan una formación personalizada.

Autorizaciones

5. Solicitud. La solicitud, que se presentará telemáticamente, deberá dirigirse a la Jefatura Provincial de Tráfico, firmada digitalmente por el titular del centro o por su representante legal. Junto con ella, se aportará la documentación que justifique el cumplimiento de los requisitos exigidos en este anexo, y una declaración responsable del titular o de su representante legal garantizando dicho cumplimiento.

6. Resolución. Una vez examinada la solicitud, la Jefatura Provincial de Tráfico dictará resolución que habrá de ser motivada en todo caso. Contra dicha resolución cabrá interponer recurso de alzada ante el Director General de Tráfico.

La autorización tendrá un periodo de vigencia de cinco años y validez en todo el territorio nacional. En la misma se consignarán las identidades del titular y del director del centro, así como la dirección, la denominación y el número de inscripción en el Registro de Centros de Sensibilización y Reeducación Vial.

Una copia de la misma deberá estar expuesta al público en cada centro en un lugar fácilmente accesible y visible.

7. Modificación. La variación de cualquiera de los datos consignados en la autorización exigirá su modificación.

La solicitud de modificación deberá formularse por el titular del centro o por su representante legal ante la Jefatura Provincial de Tráfico, por medios electrónicos, en el plazo de diez días hábiles desde que se produjera el cambio.

La Jefatura Provincial de Tráfico expedirá, en su caso, una nueva autorización en sustitución de la anterior y por el plazo de vigencia que restase a aquella.

8. Renovación. La vigencia de la autorización podrá ser prorrogada por un nuevo periodo de cinco años, previa solicitud de su titular o su representante legal a la Jefatura Provincial de Tráfico, por medios electrónicos, una vez acreditado el mantenimiento de los requisitos exigidos para su otorgamiento.

9. Extinción. Serán causas:

a) La extinción de la sociedad o persona jurídica que fuera su titular.

b) El fallecimiento de la persona física que fuera su titular.

c) La renuncia expresa del titular a la misma.

d) La transmisión de acciones o participaciones, de bienes o de una rama de la actividad, que afecten a los elementos consignados en la autorización.

e) La suspensión de la actividad durante más de dos años.

En caso de fallecimiento del titular, la comunidad hereditaria podrá solicitar, a través de representante y en el plazo de noventa días desde el fallecimiento del causante, la inscripción de la titularidad provisional a favor de la misma. La titularidad provisional se extenderá hasta la aceptación de la herencia, que deberá acreditarse documentalmente ante la Jefatura Provincial de Tráfico.

Las causas que den lugar a la extinción de la autorización deberán ser comunicadas a la Jefatura Provincial de Tráfico por el titular o por su representante legal en el plazo de diez días hábiles contados a partir de la fecha en que el hecho se produjo.

10. Declaración de nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. La autorización podrá ser objeto de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia cuando concurra alguno de los supuestos previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y con arreglo en los procedimientos establecidos en la misma.

En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de la autorización, cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad vial o perjudique notoriamente el interés público, la Jefatura Provincial de Tráfico que conozca del expediente, podrá acordar, mediante resolución motivada, la suspensión cautelar inmediata de aquella.

Cursos de sensibilización y reeducación vial

11. Disposiciones específicas. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 62.5, párrafo segundo, y en el anexo III de esta ley, se establecen las siguientes reglas específicas para los centros que impartan los cursos de sensibilización y reeducación vial:

– deberán comunicar a través de la aplicación informática del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico el listado de alumnos de cada curso con una antelación máxima de 24 horas, con el fin de validar el cumplimiento de los requisitos para realizar el curso.

– una vez finalizado el curso, el director del centro donde se hubiera realizado, comunicará por medios electrónicos al Registro de Conductores e Infractores del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, mediante la aplicación informática prevista a tales efectos, el resultado obtenido en éste.

– en el supuesto de que el resultado del curso fuera apto, el director del centro expedirá una certificación, con una validez de dos años, que se entregará al titular del permiso o licencia de conducción que haya superado el curso.

– los alumnos que no asistan a la totalidad del curso, no podrán ser calificados como aptos.

– no podrá expedirse la certificación a ningún alumno que no haya sido inscrito y calificado en la aplicación informática del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Régimen sancionador e inspección

12. Infracciones y sanciones. El incumplimiento de las previsiones de este anexo se regirá por lo previsto en los artículos 76, 77 y 80 de esta ley.

13. Inspecciones y auditorías. El personal del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico realizará la inspección de los centros y de los cursos. A tal efecto, tendrá acceso a los centros y a las aulas, así como a la documentación que, en su caso, requiera para el ejercicio de sus funciones. De cada inspección se levantará acta, una copia de la cual se entregará al centro.

Las auditorías podrán realizarse, además de los anteriores, también por personal de entidades acreditadas por las administraciones competentes.

Competencias de las comunidades autónomas

14. Las referencias hechas en los puntos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 y 13 de este anexo al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y a las Jefaturas Provinciales de Tráfico de él dependientes se entenderán hechas a los organismos equivalentes de las comunidades autónomas que ejerzan competencia ejecutiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

§ 48

Resolución de 18 de marzo de 2022, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se establecen los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 69, de 22 de marzo de 2022
Última modificación: 25 de febrero de 2025
Referencia: BOE-A-2022-4517

La presente resolución se dicta con el fin de incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2006/22/CE en su modificación realizada por la Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020 en lo que respecta a los requisitos de control de su cumplimiento.

Por Resoluciones de 19 de abril de 2007 y de 5 de junio de 2009, de la Dirección General de Transporte por Carretera, se establecieron los controles mínimos sobre las jornadas de trabajo de los conductores en el transporte por carretera, si bien los últimos cambios normativos han venido a establecer normas claras con objeto de garantizar las condiciones de competencia leal y nuevos sistemas en el control del cumplimiento de la normativa, cuya consecuencia es su necesaria modificación.

La evolución de las mejores prácticas en materia de controles, el fomentar un enfoque común entre las autoridades de control y el avance de los distintos equipos a disposición de las unidades de control, así como la actualización de la gravedad de las infracciones de los Reglamentos (CE) 561/2006 o (UE) 165/2014 suponen una modificación en los sistemas de control recogidos en la Directiva que se traspone.

Es necesario mantener garantizando que, sin perjuicio de una correcta ejecución de las tareas que impone la Directiva 2006/22/CE, los controles en carretera se efectúen con rapidez y eficacia, a fin de que se realicen en el menor tiempo posible y con el menor retraso para los conductores.

Todo ello sin perjuicio del aumento de la inspección y del control sobre la legislación social ordenadora del transporte por carretera, el fomento del intercambio sistemático entre los Estados miembros, la coordinación de las actuaciones inspectoras y la promoción de la formación continua de los controladores.

Por todo ello, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 16.2 de 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, esta Dirección General ha resuelto:

Primero. *Sistemas de control.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte por carretera organizarán un sistema de controles regulares de tal manera que se controlen, al menos, el 3 por ciento de las jornadas de trabajo de los conductores de vehículos a los que se aplican los Reglamentos (CE) 561/2006 y (UE) 165/2014.

Al menos el 30 por ciento del número total de las jornadas de trabajo se controlará en carretera y al menos el 50 por ciento en los locales de las empresas.

Los controles, cubrirán cada año una muestra amplia y representativa del número de conductores controlados en la carretera, el número de controles en los locales de las empresas, el número de jornadas de trabajo controladas y el número y tipo de infracciones registradas, y en ella se indicará si el transporte fue de viajeros o de mercancías.

Segundo. *Controles en carretera.*

Los controles en carretera deberán realizarse en lugares distintos y en cualquier momento, cubriendo tramos de red viaria de extensión suficiente para dificultar que los puntos de control puedan ser evitados.

Las autoridades encargadas de la inspección velarán porque se adopten las disposiciones necesarias para implantar puntos de control en o cerca de carreteras existentes y en proyecto, para que, si fuera preciso, las gasolineras y otros lugares seguros puedan servir de puntos de control.

Asimismo, las citadas autoridades se ocuparán de que los controles se lleven a cabo según un sistema de rotación aleatorio, velándose por lograr un equilibrio geográfico apropiado.

Los controles serán realizados por personal con los conocimientos adecuados. Los aspectos que deberán comprobarse en los controles en carretera serán los establecidos en la lista que forma la parte A del anexo I de esta Resolución. Para el ejercicio de sus funciones los controladores recibirán el equipo de control estándar, tal y como se establece en el anexo II.

Los controles en carretera deberán realizarse sin discriminación alguna, por parte de los controladores, especialmente en cuanto a:

a) El país donde esté matriculado el vehículo.
b) El país de residencia del conductor.
c) El país donde esté establecida la empresa.
d) El origen y destino del trayecto.
e) El tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Durante el control en carretera, se permitirá que el conductor se ponga en contacto con la sede central de la empresa o con el gestor de transportes o cualquier otra persona o entidad para aportar, antes de que finalice dicho control, cualquiera de las pruebas que no se encuentre a bordo del vehículo, sin perjuicio de garantizar el correcto funcionamiento del tacógrafo.

Tercero. *Controles concertados.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte deberán realizar al menos seis veces al año operaciones concertadas de control en carretera con otros Estados de la Unión Europea. Dichas operaciones deberán realizarse de forma simultánea por parte de las autoridades de control de dos o más Estados miembros, cada una de ellas en su propio territorio.

Asimismo, se organizarán controles concertados en los locales de las empresas.

Cuarto. *Controles en los locales de las empresas.*

Los controles en los locales de las empresas se organizarán según los criterios establecidos en los planes anuales de inspección atendiendo a la experiencia adquirida en relación con las diferentes clases de transporte y empresas.

Se tendrá en cuenta el número, gravedad y frecuencia de las infracciones de acuerdo con el sistema de clasificación de riesgos que tengan las empresas y los resultados de los

controles cuando no se hayan detectado ninguna infracción, así como el uso por las empresas de transporte por carretera que utilicen el tacógrafo inteligente en todos sus vehículos de conformidad con el capítulo II del Reglamento (UE) 165/2014.

Se efectuarán, asimismo, cuando se hayan comprobado en carretera infracciones graves a las normas reguladoras de los tiempos de conducción y descanso.

Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes.

Quinto. *Estadísticas.*

Los órganos competentes para la inspección y control del transporte elaborarán una estadística de los controles organizados que contendrá en todo caso los siguientes datos:

a) Controles en carretera:

Tipo de carretera, es decir, si es autopista, carretera nacional o secundaria, y país de matriculación del vehículo inspeccionado.

Tipo de tacógrafo, analógico o digital.

b) Controles en locales:

Tipo de actividad de transporte: internacional o nacional, viajeros o mercancías, por cuenta propia o por cuenta ajena.

Tamaño del parque de vehículos de la empresa.

Tipo de tacógrafo, analógico o digital.

Sexto. *Informe a la Comisión Europea.*

Cada dos años, se remitirán a la Comisión Europea las estadísticas recopiladas en los controles en carretera y en los locales de las empresas.

Séptimo. *Comunicación de infracciones.*

Las infracciones y sanciones a los tiempos de conducción y descanso tienen que ser comunicadas, al menos cada seis meses, a las autoridades del Estado miembro cuyos residentes las hayan cometido. El intercambio de información también afectará a las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes para las mismas infracciones cometidas en otro Estado miembro.

Asimismo, debe comunicarse la misma información, así como todas las actuaciones realizadas, al órgano que sirve de enlace intracomunitario en esta materia. El informe se confeccionará siguiendo la lista inicial de infracciones que se establece en el anexo III de esta resolución.

Las infracciones y sanciones a los tiempos de conducción y descanso también se comunicarán a petición motivada de un Estado miembro para casos individuales en el plazo de veinticinco días hábiles desde la recepción de la solicitud, salvo que por mutuo acuerdo entre los Estados fijen un plazo más corto. En casos urgentes o que requieran únicamente la simple consulta de registros, como el de un sistema de calificación de riesgos, la información solicitada deberá facilitarse en un plazo de tres días hábiles.

Si se considera que la solicitud no está suficientemente motivada, se informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles a partir de su recepción solicitando mayor fundamentación, pudiendo rechazarse si no se amplía la fundamentación.

Cuando sea difícil o imposible atender una solicitud de información o de realización de controles, inspecciones o investigaciones, se informará de ello al Estado miembro solicitante en el plazo de diez días hábiles a partir de la recepción de la solicitud y se explicarán las razones que justifiquen debidamente la dificultad o imposibilidad.

En caso de demoras persistentes a la hora de facilitar la información al Estado miembro a cuyo territorio se ha desplazado el trabajador, se informará a la Comisión.

El intercambio de información contemplado en el presente artículo se llevará a cabo a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) establecido por el Reglamento (UE) 1024/2012.

Octavo. *Clasificación de riesgos.*

La Inspección de transportes tendrá en cuenta un sistema de clasificación de riesgos de las empresas basado en el número relativo y la gravedad de las infracciones a los Reglamentos (CE) 561/2006 o (UE) 165/2014 que hayan cometido cada una de las empresas atendiendo a la fórmula de riesgo establecida por la Comisión Europea.

Las empresas con una clasificación de alto riesgo serán objeto de controles más estrictos y frecuentes.

La categoría relativa a las infracciones más graves debe incluir aquéllas en que el incumplimiento a los Reglamentos citados cree un alto riesgo de muerte o de lesiones corporales.

Se establece en el anexo III una lista inicial de infracciones del Reglamento (CE) 561/2006 y del Reglamento (UE) 165/2014 y la medida de su gravedad.

Para facilitar la selectividad de los controles en carretera, todas las autoridades de control competentes deberán tener acceso en el momento del control a los datos del sistema nacional de clasificación de riesgos.

Noveno. *Mejores prácticas.*

Por lo menos una vez al año se pondrán en marcha programas de formación conjuntos con otros Estados de la Unión Europea sobre las mejores prácticas en materia de control y se facilitarán los intercambios de personal entre sus organismos respectivos para el enlace intracomunitario con los organismos equivalentes en otros Estados miembros.

Se garantizará que los controladores estén bien preparados para el ejercicio de sus funciones.

ANEXO I

Parte A

Controles en carretera

Los aspectos que habrán de comprobarse, en general, en los controles en carretera son los siguientes:

1. Tiempos diarios y semanales de conducción, pausas y períodos de descanso diarios y semanales; también las hojas de registro de las jornadas precedentes que deben hallarse a bordo del vehículo, de conformidad con el artículo 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 165/2014 y/o los datos almacenados correspondientes al mismo período en la tarjeta de conductor y/o en la memoria del aparato de control, de conformidad con el anexo II de la presente Directiva, y/o impresiones en papel.

2. Para el período mencionado en el artículo 36, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 165/2014, todos los casos en que se haya excedido la velocidad autorizada del vehículo, definidos como todos los períodos de más de un minuto durante los cuales la velocidad del vehículo exceda los 90 km/h en la categoría de vehículos N 3 o los 105 km/h en la categoría de vehículos M 3 (las categorías N 3 y M 3 tal como se definen en la Directiva 2007/46/CE).

3. En su caso, las velocidades instantáneas del vehículo, registradas por el aparato de control dentro de las 24 horas anteriores a la utilización del vehículo.

4. El correcto funcionamiento del aparato de control (verificación de posibles manipulaciones del aparato y/o de la tarjeta de conductor y/o de las hojas de registro), o en su caso, la presencia de los documentos contemplados en el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CE) 561/2006.

5. En su caso, y atendiendo debidamente a consideraciones de seguridad, el aparato de control instalado en el vehículo, a fin de detectar la instalación o utilización de cualquier dispositivo destinado a destruir, suprimir, manipular o falsificar datos, o a interferir con la transmisión electrónica de datos entre los componentes del aparato, o que inhiba o altere los datos de cualquiera de estas maneras antes de su cifrado.

Parte B

Controles en los locales de las empresas

Además de los aspectos establecidos en la parte A, en los locales de las empresas se controlarán los siguientes:

1. Los períodos de descanso semanal y los tiempos de conducción entre dichos períodos de descanso.
2. El límite quincenal de tiempos de conducción.
3. Las hojas de registro, los datos y las impresiones en papel de la tarjeta de conductor y de la unidad instalada en el vehículo.
4. La observancia de las obligaciones de las empresas en lo que respecta al pago del alojamiento de los conductores y a la organización de su trabajo con arreglo al artículo 8, apartados 8 y 8 bis, del Reglamento (CE) 561/2006.

ANEXO II

Equipo estándar a disposición de las unidades de control

Los órganos competentes de las distintas Administraciones velarán porque las unidades que desempeñen las tareas contempladas en el anexo I dispongan del siguiente equipo estándar:

1. Equipos capaces de transferir datos de la unidad instalada en el vehículo y la tarjeta de conductor del tacógrafo digital, leer los datos y analizar los datos o trasmitirlos para su análisis a una base de datos central.
2. Equipos para controlar las hojas de tacógrafo.
3. Equipos específicos de análisis, con el software adecuado, para verificar y confirmar la firma digital adjunta a los datos, así como software de análisis específico para proporcionar un detallado perfil de velocidad del vehículo antes de la inspección de su aparato de control.

ANEXO III

Infracciones

De conformidad con el punto séptimo, en los siguientes cuadros se determina una escala de infracciones de los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, divididas en categorías en función de su gravedad.

1. Grupos de infracciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006[1]

N.º	Base jurídica	Tipo de infracción		Nivel de gravedad*			
				LIMG	IMG	IG	IL
A	*Tripulación*						
A1	Artículo 5, apartado 1.	Incumplimiento de la edad mínima de los conductores.				X	
B	*Tiempos de conducción*						
B1	Artículo 6, apartado 1.	Superación del tiempo diario de conducción de 9 horas si no se autoriza la posibilidad de ampliarlo a 10 horas.	9 h < ... < 10 h				X
B2			10 h ≤ ... < 11 h			X	
B3			11 h ≤ ...		X		
B4		Superación del tiempo diario de conducción de 9 horas en un 50 % o más.	13 h 30 ≤ ...	X			
B5		Superación del tiempo diario de conducción de 10 horas si se ha autorizado una ampliación.	10 h < ... < 11 h				X
B6			11 h ≤ ... < 12 h			X	
B7			12 h ≤ ...		X		
B8		Superación del tiempo diario de conducción de 10 horas en un 50 % o más.	15 h ≤ ...	X			

* LIMG = infracción muy grave cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de la honorabilidad directa / IMG = infracción muy grave / IG = infracción grave / IL = infracción leve.

[1] Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

N.º	Base jurídica	Tipo de infracción		Nivel de gravedad*			
				LIMG	IMG	IG	IL
B9	Artículo 6, apartado 2.	Superación del tiempo semanal de conducción.	56 h < ... < 60 h				X
B10			60 h ≤ ... < 65 h			X	
B11			65 h ≤ ... < 70 h		X		
B12		Superación del tiempo semanal de conducción en un 25 % o más.	70 h ≤ ...	X			
B13	Artículo 6, apartado 3.	Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas.	90 h < ... < 100 h				X
B14			100 h ≤ ... < 105 h			X	
B15			105 h ≤ ... < 112 h 30		X		
B16		Superación del tiempo de conducción total máximo durante 2 semanas consecutivas en un 25 % o más.	112 h 30 ≤ ...	X			
C	*Pausas*						
C1	Artículo 7.	Superación del período de conducción ininterrumpida de 4 horas 30 minutos antes de hacer una pausa.	4 h 30 < ... < 5 h				X
C2			5 h ≤ ... < 6 h			X	
C3			6 h ≤ ...		X		
D	*Períodos de descanso*						
D1	Artículo 8, apartado 2.	Período insuficiente de descanso diario de menos de 11 horas si no se ha autorizado un período de descanso.	10 h ≤ ... < 11 h				X
D2			8 h 30 ≤ ... < 10 h			X	
D3			... < 8 h 30		X		
D4		Período insuficiente de descanso diario reducido de menos de 9 horas si se autoriza una reducción.	8 h ≤ ... < 9 h				X
D5			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D6			... < 7 h		X		
D7		Período insuficiente de descanso diario partido de menos de 3 horas + 9 horas.	3 h + [8 h ≤ ... < 9 h]				X
D8			3 h + [7 h ≤ ... < 8 h]			X	
D9			3 h + [... < 7 h]		X		
D10	Artículo 8, apartado 5.	Período insuficiente de descanso diario de menos de 9 horas en caso de conducción en equipo.	8 h ≤ ... < 9 h				X
D11			7 h ≤ ... < 8 h			X	
D12			... < 7 h		X		
D13	Artículo 8, apartado 6.	Período insuficiente de descanso semanal reducido de menos de 24 horas.	22 h ≤ ... < 24 h				X
D14			20 h ≤ ... < 22 h			X	
D15			... < 20 h		X		
D16		Período insuficiente de descanso semanal de menos de 45 horas si no se autoriza un período de descanso semanal reducido.	42 h ≤ ... < 45 h				X
D17			36 h ≤ ... < 42 h			X	
D18			... < 36 h		X		
D19	Artículo 8, apartado 6.	Superación de 6 períodos consecutivos de 24 horas después del período de descanso semanal anterior.	... < 3 h				X
D20			3 h ≤ ... < 12 h			X	
D21			12 h ≤ ...		X		
D22	Artículo 8, apartado 6 ter.	Ninguna compensación para dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos.			X		
D23	Artículo 8, apartado 8.	Período de descanso semanal normal o cualquier período de descanso semanal de más de 45 horas tomado en un vehículo.			X		
D24	Artículo 8, apartado 8.	El empresario no cubre ningún gasto de alojamiento fuera del vehículo.				X	
E	*Excepción de la norma de los 12 días*						
E1	Artículo 8, apartado 6 bis.	Superación de 12 períodos consecutivos de 24 horas después de un período de descanso semanal normal anterior.	... < 3 h				X
E2			3 h ≤ ... < 12 h			X	
E3			12 h ≤ ...		X		
E4	Artículo 8, apartado 6 bis letra b), inciso ii).	Período de descanso semanal tomado tras 12 períodos consecutivos de 24 horas.	67 h < ... < 69 h				X
E5			65 h < ... ≤ 67 h			X	
E6			... < 65 h		X		
E7	Artículo 8, apartado 6 bis letra d).	Período de conducción, entre las 22 horas y las 6 horas, de más de 3 horas antes de la pausa, si el vehículo no cuenta con varios conductores.	3 h < ... < 4 h 30			X	
E8			4 h 30 ≤ ...		X		
F	*Organización del trabajo*						
F1	Artículo 8, apartado 8 bis.	La empresa de transporte no organiza el trabajo de los conductores de manera que estos puedan regresar al centro de operaciones del empresario o a su lugar de residencia.			X		
F2	Artículo 10, apartado 1.	Remuneración o salario vinculados a la distancia recorrida, a la velocidad de reparto o al volumen de mercancías transportado.			X		
F3	Artículo 10, apartado 2.	Organización del trabajo del conductor inapropiada o inexistente, instrucciones dadas al conductor para permitirle cumplir la legislación inapropiadas o inexistentes.			X		

* LIMG = infracción muy grave cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de la honorabilidad directa / IMG = infracción muy grave / IG = infracción grave / IL = infracción leve.

(1) Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

2. Grupos de infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo[2](Tacógrafo)

N.º	Base jurídica	Tipo de infracción	Nivel de gravedad*			
			ILMG	IMG	IG	IL
G		*Instalación del tacógrafo*				
G1	Artículo 3, apartados 1, 4 y 4 bis, y artículo 22.	No tener instalado ni utilizar un tacógrafo homologado.	X			
H		*Uso del tacógrafo, la tarjeta de conductor o la hoja de registro*				
H1	Artículo 23, apartado 1.	Utilización de un tacógrafo que no haya sido inspeccionado por un taller autorizado.		X		
H2	Artículo 27.	El conductor posee y/o utiliza más de una tarjeta de conductor a su nombre.		X		
H3		Conducción con una tarjeta de conductor falsificada (se considera conducción sin tarjeta de conductor).	X			
H4		Conducción con una tarjeta de la que el conductor no es titular (se considera conducción sin tarjeta de conductor).	X			
H5		Conducción con una tarjeta de conductor obtenida sobre la base de declaraciones falsas o documentos falsificados (se considera conducción sin tarjeta de conductor).	X			
H6	Artículo 32, apartado 1.	Funcionamiento incorrecto del tacógrafo (por ejemplo, tacógrafo no inspeccionado, calibrado ni precintado adecuadamente).		X		
H7	Artículo 32, apartado 1, y artículo 33, apartado 1.	Tacógrafo utilizado inadecuadamente (por ejemplo, uso indebido intencionado, voluntario o impuesto, falta de instrucciones sobre un uso correcto, etc.).		X		
H8	Artículo 32, apartado 3.	Utilización o tenencia en el vehículo de un dispositivo fraudulento capaz de modificar los registros del tacógrafo.	X			
H9		Falsificación, ocultación, eliminación o destrucción de los datos contenidos en las hojas de registro o almacenados y transferidos del tacógrafo o de la tarjeta de conductor.	X			
H10	Artículo 33, apartado 2.	La empresa no conserva las hojas de registro, los documentos impresos ni los datos transferidos.		X		
H11		Datos registrados y almacenados no disponibles durante un mínimo de un año.		X		
H12	Artículo 34, apartado 1.	Utilización incorrecta de hojas de registro/tarjeta de conductor.		X		
H13		Retirada no autorizada de hojas de registro o de la tarjeta de conductor que incida en el registro de datos importantes.		X		
H14		Utilización de una hoja de registro o de la tarjeta de conductor durante un período mayor que aquel para el que esté prevista, con pérdida de datos.		X		
H15	Artículo 34, apartado 2.	Utilización de hojas de registro o tarjetas de conductor sucias o deterioradas y datos no legibles.		X		
H16	Artículo 34, apartado 3.	Registro manual no efectuado cuando es preciso.		X		
H17	Artículo 34, apartado 4.	Utilización de una hoja de registro incorrecta o tarjeta de conductor en la ranura incorrecta (conducción en equipo).			X	
H18	Artículo 34, apartado 5.	Utilización incorrecta de dispositivos de conmutación.		X		
I		*Presentación de información*				
I1	Artículo 34, apartado 5, letra b), inciso v).	Utilización incorrecta o inexistente del signo de tren/transbordador.			X	
I2	Artículo 34, apartado 6.	Información requerida no introducida en la hoja de registro.		X		
I3	Artículo 34, apartado 7.	Registros que no muestran los símbolos de los países cuya frontera ha cruzado el conductor durante el período de trabajo diario.			X	
I4	Artículo 34, apartado 7.	Registros que no muestran los símbolos de los países en los que comenzó y terminó el período de trabajo diario del conductor.			X	
I5	Artículo 36.	Negarse a una verificación.		X		
I6	Artículo 36.	Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión del día en curso y de los 28 días anteriores (hasta el 30 de diciembre de 2024).		X		
		Imposibilidad de presentar los registros manuales y documentos de impresión del día en curso y de los 56 días anteriores (a partir del 31 de diciembre de 2024).		X		
I7	Artículo 36.	Imposibilidad de presentar la tarjeta de conductor, en caso de que el conductor posea una.		X		
J		*Funcionamiento incorrecto*				
J1	Artículo 37, apartado 1, y artículo 22, apartado 1.	Tacógrafo no reparado por un instalador o un taller autorizado.		X		
J2	Artículo 37, apartado 2.	El conductor no consigna toda la información necesaria para los períodos de tiempo que no queda registrada durante los períodos de avería o funcionamiento defectuoso del tacógrafo.		X		

* ILMG = infracción muy grave cuya comisión dará lugar a la pérdida del requisito de la honorabilidad directa / IMG = infracción muy grave / IG = infracción grave / IL = infracción leve.

[2] Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

§ 49

Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 286, de 30 de noviembre de 1999
Última modificación: 2 de marzo de 2022
Referencia: BOE-A-1999-22895

[. . .]

CAPÍTULO V

Normas especiales para los conductores en el transporte por carretera

Artículo 18. *Ámbito de aplicación de las normas especiales.*

1. Las normas especiales para el desplazamiento de conductores en el transporte por carretera establecidas en este capítulo solo serán de aplicación cuando se trate de trabajadores por cuenta ajena a que se refiere el artículo 2.1.1.ºa).

El resto de disposiciones de la presente ley serán de aplicación en lo no previsto en este capítulo y en tanto no se opongan al mismo.

Se exceptúa de lo anterior lo dispuesto en el artículo 3.3, de manera que las condiciones de trabajo establecidas en la legislación laboral española relativas a las vacaciones anuales retribuidas y a la cuantía del salario serán de aplicación en los desplazamientos de conductores en el transporte por carretera, cualquiera que sea su duración.

2. Se entiende por Estado de establecimiento aquél en que esté establecida la empresa transportista.

3. Este capítulo será de aplicación a las empresas establecidas en terceros países cuando realicen operaciones de transporte con arreglo a acuerdos bilaterales o multilaterales que den acceso al mercado de la Unión Europea.

Artículo 19. *Exclusiones en el transporte internacional de mercancías.*

1. Un conductor no se considerará trabajador desplazado a efectos de esta ley cuando realice operaciones de transporte bilateral de mercancías basado en un contrato de transporte desde el Estado miembro de establecimiento hasta España o bien desde España al Estado miembro de establecimiento.

No se considerará desplazado un conductor cuando esté realizando el trayecto por carretera inicial o final de una operación de transporte combinado tal como se define en la Directiva 92/106/CEE, si dicho trayecto por carretera, considerado aisladamente, es una operación de transporte bilateral, de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior.

2. Tampoco se considerará trabajador desplazado al conductor cuando, además de realizar una operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de establecimiento hasta otro Estado miembro o tercer país o desde otro Estado miembro o tercer país al Estado miembro de establecimiento, realice una actividad de carga y/o descarga en los Estados miembros o terceros países que atraviese, siempre que no cargue y descargue mercancías en el mismo Estado miembro, es decir, siempre que no realice transporte interno o de cabotaje.

Cuando durante la operación de transporte bilateral que comience en el Estado miembro de establecimiento no se realice otra actividad adicional de carga y/o descarga y vaya seguida de una operación de transporte bilateral hacia el Estado miembro de establecimiento, la exclusión con respecto a las actividades adicionales se aplicará como máximo a dos actividades adicionales de carga y/o descarga, en las condiciones establecidas en el párrafo anterior.

Las exclusiones respecto a actividades adicionales de carga y/o descarga establecidas en los dos párrafos anteriores se aplicarán siempre que los conductores registren manualmente los datos de cruce de fronteras de acuerdo con el artículo 34.7 del Reglamento (UE) 165/2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, hasta la fecha en que los tacógrafos inteligentes que cumplen el requisito de registro de los cruces de fronteras y otras actividades adicionales a que se refiere el artículo 8.1, párrafo primero, del citado Reglamento (UE) 165/2014 deban instalarse en los vehículos matriculados por primera vez con arreglo al artículo 8.1, párrafo cuarto, de dicho Reglamento. A partir de tal fecha, las citadas exclusiones respecto a actividades adicionales se aplicarán únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes, de acuerdo con los artículos 8, 9 y 10 del Reglamento (UE) 165/2014.

3. En ningún caso se considerará trabajador desplazado al conductor que transite por España sin cargar ni descargar mercancías en su territorio.

Artículo 20. *Exclusiones en el transporte internacional de viajeros.*

1. Un conductor no se considerará trabajador desplazado a efectos de esta ley cuando realice operaciones de transporte bilateral de viajeros a que se refiere el Reglamento (CE) 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) 561/2006, recogiendo viajeros en el Estado miembro de establecimiento y dejándolos en España, o bien recogiéndolos en España y dejándolos en el Estado miembro de establecimiento, o recogiéndolos y dejándolos en el Estado miembro de establecimiento con el fin de realizar excursiones locales en España, de conformidad con el citado reglamento.

2. Esta exclusión con respecto a las operaciones de transporte bilateral de viajeros también se aplicará cuando, además de realizar una operación de transporte bilateral desde el Estado miembro de establecimiento hasta otro Estado miembro o tercer país o desde otro Estado miembro o tercer país al Estado miembro de establecimiento, el conductor recoja viajeros una vez y/o deje viajeros una vez en Estados miembros o terceros países que atraviese, siempre y cuando no ofrezca servicios de transporte de viajeros entre dos lugares situados dentro del Estado miembro que atraviese. Lo anterior también será de aplicación al viaje de vuelta.

La exclusión respecto a actividades adicionales establecida en el párrafo anterior se aplicará, siempre que los conductores registren manualmente los datos de cruce de fronteras, de acuerdo con el artículo 34.7 del Reglamento (UE) 165/2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, hasta la fecha a partir de la cual los tacógrafos inteligentes que cumplan el requisito de registro de los cruces de fronteras y otras actividades adicionales a que se refiere el artículo 8.1, párrafo primero, del Reglamento (UE) 165/2014 deban instalarse en los vehículos matriculados por primera vez con arreglo al artículo 8.1, párrafo cuarto, del citado Reglamento. A partir de esa fecha, la exclusión respecto a actividades adicionales establecida en el párrafo anterior se aplicará únicamente a los conductores que utilicen vehículos equipados con tacógrafos inteligentes, de acuerdo con los artículos 8, 9 y 10 de dicho Reglamento.

3. En ningún caso se considerará trabajador desplazado al conductor que transite por España sin recoger ni dejar viajeros en su territorio.

Artículo 21. *Transporte de cabotaje y otros supuestos de desplazamiento.*

1. El conductor que realice transporte de cabotaje, tal como se define en los Reglamentos (CE) 1072/2009 y 1073/2009, se considerará en todo caso trabajador desplazado.
2. Las operaciones de transporte internacional no bilateral que se realicen entre un Estado distinto al de establecimiento y España, serán consideradas desplazamiento cuando se reúnan las condiciones previstas en esta ley.
3. Cuando en las operaciones de transporte internacional bilateral las actividades adicionales excedan de las previstas por los artículos 19 y 20 se considerará que la empresa de transporte realiza un desplazamiento.

Artículo 22. *Comunicaciones sobre el desplazamiento de conductores.*

1. En el caso de los desplazamientos de conductores a los que se refiere este capítulo no será de aplicación lo dispuesto en el artículo 5. En todo caso, la empresa transportista deberá realizar una comunicación de desplazamiento, antes de su inicio, utilizando un formulario multilingüe estándar de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) 1024/2012. Dicha comunicación de desplazamiento incluirá la siguiente información:

a) La identidad de la empresa transportista, como mínimo en forma de número de licencia comunitaria, cuando se disponga de este número,
b) Los datos de contacto de un gestor de transporte o de otra persona de contacto que se halle en el Estado miembro de establecimiento para el enlace con las autoridades laborales competentes y para el envío y la recepción de documentos o notificaciones,
c) La identidad, el domicilio y el número de permiso de conducción del conductor,
d) La fecha de inicio del contrato de trabajo del conductor y la legislación aplicable a dicho contrato,
e) Las fechas previstas del inicio y de la finalización del desplazamiento,
f) Las matrículas de los vehículos a motor,
g) El tipo de servicio de transporte prestado: transporte de mercancías, transporte de viajeros, transporte internacional o transportes de cabotaje.

2. A efectos de control, la empresa transportista mantendrá actualizadas en la interfaz pública conectada al IMI las comunicaciones de desplazamiento a que se refiere el apartado 1.
3. La información de las comunicaciones de desplazamiento se guardará en el repositorio del IMI a efectos de verificación durante un periodo de veinticuatro meses.
4. Los cargadores que, en el marco de una actividad empresarial, contraten la realización de transportes de forma habitual, los transportistas, los operadores de transporte y los intermediarios del transporte de viajeros, deberán comprobar el cumplimiento por el transportista efectivo, con el que contraten, de la obligación prevista en el apartado 1.

Artículo 23. *Obligaciones documentales de la empresa transportista en caso de desplazamiento de conductores.*

1. La empresa transportista deberá garantizar que el conductor tenga a su disposición, en papel o en formato electrónico, debiendo conservar y facilitar, cuando se le solicite en un control en carretera:

a) Una copia de la comunicación de desplazamiento presentada a través del IMI.
b) Prueba de las operaciones de transporte que se efectúen en el Estado miembro de acogida, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas a que se refiere el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) 1072/2009.
c) Los datos registrados por el tacógrafo y, en particular, los símbolos de país de los Estados miembros en que el conductor estuvo presente al realizar operaciones de transporte

internacional por carretera o transportes de cabotaje, de conformidad con los requisitos de registro y archivo de datos establecidos en los Reglamentos (CE) 561/2006 y (UE) 165/2014.

2. Después del periodo de desplazamiento, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o la Inspección de Transporte Terrestre, en el marco de sus respectivas competencias, podrán requerir a la empresa transportista para que envíe a través de la interfaz pública conectada al IMI copia de los documentos enumerados en las letras b) y c) del apartado anterior, así como la documentación relativa a la remuneración del conductor correspondiente al período de desplazamiento, el contrato de trabajo o un documento equivalente y las fichas con los horarios del conductor y la prueba de los pagos.

La empresa transportista enviará la documentación a través de la interfaz pública conectada al IMI en un plazo de ocho semanas a partir de la fecha de la solicitud. Si la empresa transportista no presenta la documentación solicitada en dicho plazo, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o la Inspección de Transporte Terrestre podrá solicitar, a través del IMI, la asistencia de las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento.

Recíprocamente, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social española y la Inspección del Transporte Terrestre, en el caso de empresas transportistas establecidas en España cuyos conductores se hayan desplazado, garantizarán que se proporcionen a las autoridades competentes de los Estados miembros en los que haya tenido lugar el desplazamiento la documentación solicitada a través del IMI, en un plazo de veinticinco días hábiles a partir de la fecha de la solicitud de asistencia mutua.

Artículo 24. *Control de las exclusiones de los artículos 19 y 20.*

A efectos de control, en los supuestos enumerados en los artículos 19 y 20 únicamente se podrá requerir a los conductores que conserven y faciliten, cuando así se les solicite en el control en carretera, la prueba en papel o en formato electrónico de los transportes internacionales pertinentes, como la carta de porte electrónica (e-CMR) o las pruebas a que se refiere el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) 1072/2009, y los datos registrados por el tacógrafo a que se refiere la letra c) del artículo 23 de esta ley.

Artículo 25. *Cómputo del periodo de desplazamiento.*

A efectos de determinar la duración del desplazamiento conforme al artículo 3.8, se considerará que un desplazamiento finaliza cuando el conductor deja el Estado miembro de acogida como parte de su actividad de transporte internacional de mercancías o de pasajeros. Dicho período de desplazamiento no se acumulará a períodos de desplazamiento previos en el contexto de tales operaciones internacionales realizadas por el mismo conductor o por otro conductor al que haya sustituido.

Disposición adicional primera. *Desplazamientos de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional efectuados por empresas establecidas en España.*

1. Las empresas establecidas en España que desplacen temporalmente a sus trabajadores al territorio de Estados miembros de la Unión Europea o de Estados signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo en el marco de una prestación de servicios transnacional deberán garantizar a éstos las condiciones de trabajo previstas en el lugar de desplazamiento por las normas nacionales de transposición de la Directiva 96/71/CE, de 16 de diciembre, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) 1024/2012, sin perjuicio de la aplicación a los mismos de condiciones de trabajo más favorables derivadas de lo dispuesto en la legislación aplicable a su contrato de trabajo, en los convenios colectivos o en los contratos individuales.

2. Los interesados en un desplazamiento temporal de trabajadores a uno de los Estados a que se refiere el apartado anterior podrán informarse de las condiciones de trabajo que

deben garantizarse en el mismo dirigiéndose bien a los órganos competentes en materia de información de tales Estados, bien a los de la Administración laboral española, que dará traslado a tales órganos de las peticiones de información recibidas, informando de ello al solicitante. Cuando la Administración laboral reciba esta información directamente de los órganos competentes de otros Estados la pondrá, asimismo, en conocimiento de los solicitantes.

3. Son infracciones administrativas las acciones u omisiones de los empresarios a que se refiere el apartado 1 por las que se incumplan las condiciones de trabajo previstas en el lugar de desplazamiento por las normas nacionales de transposición de la Directiva 96/71/CE, de 16 de diciembre, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020.

4. Lo dispuesto en el apartado anterior no podrá dar lugar a que se sancionen las acciones u omisiones de los sujetos responsables que hayan sido ya sancionadas penal o administrativamente en el país de desplazamiento en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento.

5. A efectos de lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social podrá también iniciar de oficio el procedimiento sancionador en los supuestos previstos en los apartados anteriores en virtud de comunicación de las Administraciones públicas a las que corresponda en el lugar de desplazamiento la vigilancia del cumplimiento de las condiciones de trabajo.

6. De acuerdo con la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, los órganos jurisdiccionales españoles del orden social serán competentes para conocer de los litigios a que se refiere esta disposición adicional producidos con ocasión del desplazamiento, sin perjuicio de la posibilidad de entablar una acción judicial en el territorio del Estado miembro en el que esté o haya estado desplazado el trabajador, de conformidad con lo que dispongan al respecto las legislaciones nacionales por las que se dé aplicación a lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 96/71/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios.

[. . .]

Disposición adicional undécima. *Comunicación de desplazamiento de las empresas establecidas en terceros países.*

Cuando las empresas establecidas en terceros países a que se refiere el artículo 18.3 no tengan permitido utilizar el formulario multilingüe estándar de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) para la realización de la comunicación de desplazamiento prevista en el artículo 22.1, tales empresas realizarán esta comunicación por medios electrónicos ante la autoridad laboral española competente por razón del territorio donde se inicie o finalice el servicio en España. En el caso de un transporte de cabotaje, la comunicación se realizará ante la autoridad laboral española competente por razón del territorio donde se inicie el servicio.

[. . .]

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Esta Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

[. . .]

§ 50

Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. [Inclusión parcial]

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
«BOE» núm. 189, de 8 de agosto de 2000
Última modificación: 22 de mayo de 2024
Referencia: BOE-A-2000-15060

[. . .]

TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES EN EL ORDEN SOCIAL

[. . .]

CAPÍTULO II

Infracciones laborales

[. . .]

Sección 1.ª Infracciones en materia de relaciones laborales

[. . .]

Subsección 3.ª Infracciones de las obligaciones establecidas en la normativa que regula el desplazamiento a España de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional

Artículo 10. *Infracciones.*

1. Son infracciones leves:

a) Los defectos formales de la comunicación de desplazamiento de trabajadores a España en el marco de una prestación de servicios transnacional, en los términos legalmente establecidos.

b) No dar cuenta, en tiempo y forma, a la autoridad laboral competente, conforme a las disposiciones vigentes, de los accidentes de trabajo ocurridos y de las enfermedades profesionales declaradas, cuando tengan la calificación de leves.

2. Son infracciones graves:

a) La presentación de la comunicación de desplazamiento con posterioridad a su inicio o sin designar ya sea al representante de la empresa que sirva de enlace con las autoridades competentes españolas y para envío y recepción de documentos o notificaciones, ya sea a una persona que pueda actuar en España en representación de la empresa prestadora de servicios en los procedimientos de información y consulta de las personas trabajadoras, y negociación, que afecten a las personas trabajadoras desplazadas a España, así como dar cuenta a las autoridades competentes de los motivos de la ampliación del desplazamiento alegando hechos y circunstancias que se demuestre que son falsos o inexactos.

b) No tener disponible en España, durante el desplazamiento, la documentación relativa al mismo, en los términos legalmente establecidos.

c) No dar cuenta, en tiempo y forma, a la autoridad laboral competente, conforme a las disposiciones vigentes, de los accidentes de trabajo ocurridos y de las enfermedades profesionales declaradas, cuando tengan la calificación de graves, muy graves o mortales.

d) No presentar la documentación requerida por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o presentar alguno de los documentos sin traducir.

3. Son infracciones muy graves:

a) La ausencia de comunicación de desplazamiento, así como la falsedad o la ocultación de los datos contenidos en la misma.

b) El desplazamiento fraudulento de personas trabajadoras por empresas que no desarrollan actividades sustantivas en su Estado de establecimiento, así como el desplazamiento fraudulento de personas trabajadoras que no desempeñen normalmente su trabajo en el Estado Miembro de origen según lo dispuesto en el artículo 8 bis de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de los trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.

4. Sin perjuicio de lo anterior, constituye infracción administrativa no garantizar a los trabajadores desplazados a España, cualquiera que sea la legislación aplicable al contrato de trabajo, las condiciones de trabajo previstas por la legislación laboral española en los términos definidos por el artículo 3 de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional, disposiciones reglamentarias para su aplicación, y en los convenios colectivos y laudos arbitrales aplicables en el lugar y en el sector o rama de la actividad de que se trate, así como el incumplimiento de las obligaciones a que se refiere la disposición adicional octava de la misma ley. La tipificación de dichas infracciones, su calificación como leves, graves o muy graves, las sanciones y los criterios para su graduación se ajustarán a lo dispuesto en la presente ley.

[. . .]

CAPÍTULO III

Infracciones en materia de Seguridad Social

[. . .]

Sección 1.ª Infracciones de los empresarios, entidades de formación, entidades que asuman la organización de las acciones de formación profesional para el empleo programada por las empresas, trabajadores por cuenta propia y asimilados.

[. . .]

Artículo 23. *Infracciones muy graves.*

1. Son infracciones muy graves:

a) Dar ocupación como trabajadores a beneficiarios o solicitantes de pensiones u otras prestaciones periódicas de la Seguridad Social, cuyo disfrute sea incompatible con el trabajo por cuenta ajena, cuando no se les haya dado de alta en la Seguridad Social con carácter previo al inicio de su actividad.

b) No ingresar, en la forma y plazos reglamentarios, las cuotas correspondientes que por todos los conceptos recauda la Tesorería General de la Seguridad Social, no habiendo cumplido dentro de plazo las obligaciones establecidas en los apartados 1 y 2 del artículo 26 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, así como actuar fraudulentamente al objeto de eludir la responsabilidad solidaria, subsidiaria o mortis causa en el cumplimiento de la obligación de cotizar o en el pago de los demás recursos de la Seguridad Social.

c) Efectuar declaraciones, o facilitar, comunicar o consignar datos falsos o inexactos que den lugar a que las personas trabajadoras obtengan o disfruten indebidamente prestaciones, así como la connivencia con sus trabajadores/as o con las demás personas beneficiarias para la obtención de prestaciones indebidas o superiores a las que procedan en cada caso, o para eludir el cumplimiento de las obligaciones que a cualquiera de ellos corresponda en materia de prestaciones.

d) Pactar con sus trabajadores de forma individual o colectiva la obligación por parte de ellos de pagar total o parcialmente la prima o parte de cuotas a cargo del empresario, o bien su renuncia a los derechos que les confiere el sistema de la Seguridad Social.

e) Incrementar indebidamente la base de cotización del trabajador de forma que provoque un aumento en las prestaciones que procedan, así como la simulación de la contratación laboral para la obtención indebida de prestaciones.

f) Efectuar declaraciones o facilitar, comunicar o consignar datos falsos o inexactos, que ocasionen liquidaciones, deducciones o compensaciones fraudulentas en las cuotas a satisfacer a la Seguridad Social, o incentivos relacionados con las mismas.

g) No facilitar al Organismo público correspondiente, en tiempo y forma, los datos identificativos de titulares de prestaciones sociales económicas, así como, en cuanto determinen o condicionen el derecho a percibirlas, los de los beneficiarios, cónyuges y otros miembros de la unidad familiar, o los de sus importes, clase de las prestaciones y fecha de efectos de su concesión.

h) Incurrir los empresarios, las entidades de formación o aquellas que asuman la organización de las acciones formativas programadas por las empresas, en el falseamiento de documentos o en la simulación de la ejecución de la acción formativa, incluida la teleformación, para la obtención o disfrute indebido de bonificaciones en materia de formación profesional para el empleo.

Se entenderá una infracción por cada empresa y por cada acción formativa.

i) Incumplir la obligación de suscribir el convenio especial en los supuestos establecidos en el artículo 51.9 del Estatuto de los Trabajadores

j) Dar ocupación a los trabajadores afectados por la suspensión de contratos o reducción de jornada, en el período de aplicación de las medidas de suspensión de contratos o en el horario de reducción de jornada comunicado a la autoridad laboral o a la entidad gestora de las prestaciones por desempleo, en su caso.

k) Retener indebidamente, no ingresándola dentro de plazo, la parte de cuota de Seguridad Social descontada a sus trabajadores o efectuar descuentos superiores a los legalmente establecidos, no ingresándolos en el plazo reglamentario.

l) Incumplir lo dispuesto en los Reglamentos de la Unión Europea sobre Coordinación de Sistemas de Seguridad Social, respecto a la determinación de la legislación de seguridad social aplicable, cuando dicho incumplimiento dé lugar a la inscripción o alta en el sistema de seguridad social español de empresas, trabajadores por cuenta ajena o por cuenta propia.

m) Incumplir lo dispuesto en los Reglamentos de la Unión Europea sobre Coordinación de Sistemas de Seguridad Social, respecto a la determinación de la legislación de seguridad social aplicable, cuando dicho incumplimiento dé lugar a la falta de alta y cotización en el sistema de seguridad social español de personas desplazadas a España desde otro Estado Miembro de la Unión Europea, ya se trate de una empresa que desplace trabajadores para prestar servicios por cuenta ajena o de personas que se desplacen para prestar servicios por cuenta propia.

2. En el supuesto de infracciones muy graves, se entenderá que la empresa incurre en una infracción por cada una de las personas trabajadoras que hayan solicitado, obtenido o disfruten fraudulentamente de las prestaciones de Seguridad Social.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 43.3, en las infracciones señaladas en los párrafos a), c) y e) del apartado anterior, la empresa responderá solidariamente de la devolución de las cantidades indebidamente percibidas por la persona trabajadora.

Las empresas que contraten o subcontraten la realización de obras o servicios correspondientes a la propia actividad, responderán solidariamente de las infracciones a que se refiere el apartado 1.a) anterior, cometidas por la empresa contratista o subcontratista durante todo el período de vigencia de la contrata.

En las infracciones señaladas en el apartado 1.h), las entidades de formación o aquellas que asuman la organización de las acciones formativas programadas por las empresas y los solicitantes o beneficiarios de subvenciones y ayudas públicas, responderán solidariamente de la devolución de las cantidades disfrutadas de forma indebida por cada acción formativa.

3. Las infracciones de este artículo, además de a las sanciones que correspondan por aplicación del Capítulo VI, darán lugar a las sanciones accesorias previstas en el artículo 46 de esta Ley.

[. . .]

CAPÍTULO VI

Responsabilidades y sanciones

[. . .]

Sección 2.ª Normas específicas

Subsección 1.ª Responsabilidades empresariales en materia laboral y de prevención de riesgos laborales

Artículo 42. *Responsabilidad empresarial.*

1. Las infracciones a lo dispuesto en los artículos 42 a 44 del Estatuto de los Trabajadores determinarán la responsabilidad de los empresarios afectados en los términos allí establecidos.

2. Las responsabilidades entre empresas de trabajo temporal y empresas usuarias en materia salarial se regirán por lo dispuesto en el artículo 16.3 de la Ley 14/ 1994, de 1 de junio, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal.

3. La empresa principal responderá solidariamente con los contratistas y subcontratistas a que se refiere el apartado 3 del artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales del cumplimiento, durante el período de la contrata, de las obligaciones impuestas por dicha Ley en relación con los trabajadores que aquéllos ocupen en los centros de trabajo de la empresa principal, siempre que la infracción se haya producido en el centro de trabajo de dicho empresario principal.

En las relaciones de trabajo mediante empresas de trabajo temporal, y sin perjuicio de las responsabilidades propias de éstas, la empresa usuaria será responsable de las condiciones de ejecución del trabajo en todo lo relacionado con la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores, así como del recargo de prestaciones económicas del sistema de Seguridad Social que puedan fijarse, en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional que tenga lugar en su centro de trabajo durante el tiempo de vigencia del contrato de puesta a disposición y traigan su causa de falta de medidas de seguridad e higiene.

Los pactos que tengan por objeto la elusión, en fraude de ley, de las responsabilidades establecidas en este apartado son nulos y no producirán efecto alguno.

4. Los sujetos a que se refiere el artículo 22.4 de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional responderán solidariamente con la empresa transportista de las infracciones previstas en el artículo 10 en lo que se refiere a la obligación de comunicar el desplazamiento en la forma prevista por el artículo 22.1 de dicha Ley.»

5. La corrección de las infracciones en materia de prevención de riesgos laborales, en el ámbito de las Administraciones públicas se sujetará al procedimiento y normas de desarrollo

del artículo 45.1 y concordantes de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

6. La declaración de hechos probados que contenga una sentencia firme del orden jurisdiccional contencioso-administrativo, relativa a la existencia de infracción a la normativa de prevención de riesgos laborales, vinculará al orden social de la jurisdicción, en lo que se refiere al recargo, en su caso, de la prestación económica del sistema de Seguridad Social.

[. . .]

§ 51

Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 174, de 22 de julio de 2015
Última modificación: 3 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-2015-8168

[. . .]

TÍTULO II

Funcionamiento del Sistema

CAPÍTULO I

De las funciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social

[. . .]

Artículo 16. *Auxilio y colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.*

1. Las autoridades, cualquiera que sea su naturaleza, los titulares de los órganos de la Administración General del Estado, de las Administraciones de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales; los organismos autónomos y las entidades públicas empresariales; las cámaras y corporaciones, colegios y asociaciones profesionales; las demás entidades públicas, y quienes, en general, ejerzan funciones públicas, estarán obligados a suministrar a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social cuantos datos, informes y antecedentes que tengan trascendencia en el ámbito de sus competencias, así como a prestarle la colaboración que le sea solicitada para el ejercicio de la función inspectora.

2. El Consejo General del Notariado suministrará a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de forma telemática, la información contenida en el índice único informatizado regulado en el artículo 17 de la Ley del Notariado de 28 de mayo de 1862, que tenga trascendencia en el ejercicio de la función inspectora.

3. La Administración Tributaria cederá sus datos y antecedentes a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los términos establecidos en el artículo 95.1.c) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria. Asimismo, las entidades gestoras y colaboradoras y los servicios comunes de la Seguridad Social prestarán su colaboración a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, facilitándole, cuando le sean solicitadas, las informaciones, antecedentes y datos con relevancia en el ejercicio de la función inspectora, incluso los de carácter personal objeto de tratamiento automatizado, sin necesidad de consentimiento del afectado. La Administración Tributaria y la Inspección de Trabajo y

Seguridad Social establecerán programas de mutua correspondencia y de coordinación para el cumplimiento de sus fines.

4. Los órganos de la Administración General del Estado y los de las Comunidades Autónomas colaborarán con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y le prestarán el apoyo y el asesoramiento pericial y técnico necesario.

5. Las mutualidades de previsión social deberán colaborar y suministrar a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social los datos e informes que resulten necesarios para el adecuado desarrollo de la actividad de la Inspección, en lo relativo a su condición de entidad alternativa al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

6. Las obligaciones de auxilio y colaboración establecidas en los apartados anteriores sólo tendrán las limitaciones legalmente establecidas referentes a la intimidad de la persona, al secreto de la correspondencia, o de las informaciones suministradas a las Administraciones Públicas con finalidad exclusivamente estadística.

7. Las autoridades competentes en materia de transporte terrestre facilitarán a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la información de que dispongan con trascendencia en el ejercicio de la función inspectora y, en particular, la necesaria para la vigilancia, en el ámbito de sus competencias, del cumplimiento de lo previsto en el capítulo V de la Ley 45/1999, de 29 de noviembre, sobre desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios transnacional.

8. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad competentes estarán obligadas a prestar apoyo, auxilio y colaboración a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el desempeño de sus funciones, a través de los mandos designados a tal efecto por la autoridad correspondiente.

9. Mediante convenios u otros instrumentos se establecerán las formas de colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social por parte de otros órganos de la Administración General del Estado o de otras Administraciones Públicas para los supuestos en que, como consecuencia de su actuación, tengan conocimiento de hechos presuntamente constitutivos de trabajo no declarado y empleo irregular.

Los hechos comprobados directamente por los funcionarios que ostenten la condición de Autoridad o de agentes de ella, contenidos en comunicaciones que se formulen en ejecución de lo establecido en los convenios o instrumentos indicados en el párrafo anterior, tras su valoración y calificación por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, podrán ser aducidos como prueba en los procedimientos iniciados por esta y serán tenidos por ciertos, salvo prueba en contrario de los interesados.

10. Los Juzgados y Tribunales facilitarán a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de oficio o a petición de la misma, los datos de trascendencia para la función inspectora que se desprendan de las actuaciones en que conozcan y que no resulten afectados por el secreto sumarial.

11. La colaboración de las Autoridades de los Estados Miembros de la Unión Europea con competencias equivalentes a las de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social se regirá por la normativa de la Unión Europea o por los instrumentos o acuerdos bilaterales o multilaterales de los que sea parte el Estado Español.

Los hechos comprobados por dichas autoridades en el ámbito de la cooperación administrativa internacional que sean facilitados a las autoridades españolas podrán ser aducidos como prueba por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los procedimientos iniciados por esta y serán tenidos por ciertos, salvo prueba en contrario de los interesados.

12. La obtención de datos de carácter personal no recabados del interesado por los funcionarios de la Inspección en el ejercicio de sus competencias, no requerirá la información expresa e inequívoca a los interesados prevista en el artículo 5.4 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

[. . .]

§ 52

Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 312, de 29 de diciembre de 1992
Última modificación: 23 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-1992-28741

[. . .]

TÍTULO I

Impuestos especiales de fabricación

[. . .]

CAPÍTULO VII

Impuesto sobre Hidrocarburos

[. . .]

Artículo 52 bis. *Devolución parcial por el gasóleo de uso profesional.*

1. Los titulares de los vehículos citados en el apartado 2 que cumplan los requisitos establecidos en el mismo tendrán derecho a una devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos satisfecho o soportado respecto del gasóleo de uso general que haya sido utilizado como carburante en el motor de aquéllos.

2. Los vehículos a que se refiere el apartado 1 son los siguientes:

a) Los vehículos de motor o conjuntos de vehículos acoplados destinados exclusivamente al transporte de mercancías por carretera, por cuenta ajena o por cuenta propia, y con un peso máximo autorizado igual o superior a 7,5 toneladas.

b) Los vehículos de motor destinados al transporte de pasajeros, regular u ocasional, incluidos en las categorías M2 o M3 de las establecidas en la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los vehículos a motor y de sus remolques.

c) Los taxis. A estos efectos se entiende por taxi el turismo destinado al servicio público de viajeros bajo licencia municipal y provisto de aparato taxímetro.

3. Los titulares de los vehículos mencionados en el apartado anterior deberán hallarse en posesión del correspondiente título administrativo que, en su caso, habilite para el ejercicio de la actividad, de acuerdo con lo previsto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en su normativa de desarrollo. Igualmente, los indicados

titulares deberán hallarse en posesión de los permisos y autorizaciones precisos para el ejercicio de su actividad que deban expedir las autoridades autonómicas o locales.

Cuando se trate de titulares no residentes en territorio español con residencia o establecimiento permanente en el resto del territorio de la Unión Europea, deberán hallarse en posesión de las autorizaciones administrativas que establezca la normativa del respectivo Estado miembro para el ejercicio de la actividad correspondiente.

4. La base de la devolución estará constituida por el volumen de gasóleo que haya sido adquirido por el interesado y destinado a su utilización como carburante en los vehículos mencionados en el apartado 2 anterior. La base así determinada se expresará en miles de litros.

5. **(Suprimida)**

6.a) El tipo estatal de la devolución, expresado en euros por 1.000 litros, será el importe positivo resultante de restar la cantidad de 306 euros del tipo general del epígrafe 1.3 y la cantidad de 48 euros del tipo especial, vigentes en el momento de generarse el derecho a la devolución.

b) El tipo estatal de la devolución podrá ser modificado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

c) La cuantía máxima de la devolución a percibir no excederá de la que correspondería a 50.000 litros por vehículo y año, salvo que se trate de taxis, en cuyo caso la cuantía máxima de la devolución no excederá de la que correspondería a 5.000 litros por taxi y año. Por el Ministro de Hacienda y Función Pública se podrá disponer el fraccionamiento de estos límites para su aplicación en relación con períodos de tiempo inferiores al año.

7. El procedimiento para la práctica de la devolución se establecerá por el Ministro de Economía y Hacienda y podrá comprender, entre otros, los siguientes aspectos:

a) La obligación de que los interesados se inscriban en un registro específico y de que presenten declaraciones tributarias comprensivas de los datos de su actividad que sean relevantes para la gestión y comprobación de la devolución.

b) La obligación de que los interesados utilicen medios de pago específicos para la adquisición del gasóleo respecto del cual soliciten la devolución. En los casos en que se establezca, la utilización obligatoria de medios de pago específicos para la adquisición del gasóleo respecto del cual se solicite la devolución tendrá la consideración de declaración tributaria por medio de la cual se solicita la devolución.

c) La obligación, para las entidades emisoras de los referidos medios de pago específicos y para los vendedores de gasóleo que los acepten, de proporcionar a la Administración Tributaria la información derivada de la utilización de éstos por los solicitantes de la devolución.

8. La utilización de los medios de pago específicos a que se refiere el apartado 7 anterior con objeto de simular una adquisición de gasóleo que indebidamente generase el derecho a la devolución regulada en este artículo constituirá infracción tributaria grave y será sancionada con multa pecuniaria proporcional del triple del importe de la adquisición simulada, con un importe mínimo de 3.000 euros. A los efectos de la imputación de la responsabilidad por la comisión de estas infracciones, tendrán la consideración de autores los titulares de los referidos medios de pago, salvo en el caso de sustracción de los mismos debidamente denunciada.

9. La utilización de gasóleo por el que se solicite la devolución regulada en este artículo en motores distintos de los de los vehículos mencionados en el apartado 2 está prohibida. La inobservancia de esta prohibición constituirá una infracción tributaria grave que será sancionada de acuerdo con lo previsto en el artículo 55.

10. Lo establecido en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las responsabilidades en que incurran quienes suministren gasóleo por el que se solicite la devolución a personas no autorizadas para recibirlo. A efectos de la aplicación de lo previsto en los artículos 8.6 y 15.11, el gasóleo por el que se solicite la devolución tendrá la consideración de gasóleo al que se ha aplicado un tipo reducido en razón de su destino.

[. . .]

CAPÍTULO IX

Impuesto sobre los Líquidos para Cigarrillos Electrónicos y otros Productos relacionados con el Tabaco

Artículo 64. *Ámbito objetivo.*

1. El ámbito objetivo del impuesto está constituido por los líquidos para cigarrillos electrónicos, las bolsas de nicotina, y otros productos de nicotina distintos de los comprendidos en el ámbito objetivo del Impuesto sobre las Labores del Tabaco, cuando no tengan la consideración de medicamentos.

2. A efectos de este impuesto, se entenderá por líquidos para cigarrillos electrónicos los líquidos que, conteniendo o no nicotina, puedan utilizarse en cigarrillos electrónicos o dispositivos vaporizadores similares o para recargar cigarrillos electrónicos o dispositivos vaporizadores similares.

3. Se entenderá por cigarrillo electrónico un producto que puede utilizarse para el consumo de vapor a través de una boquilla o cualquier componente de ese producto, incluidos un cartucho, un depósito y el dispositivo sin cartucho ni depósito, y que pueden ser desechables o recargables mediante recipiente de recarga o depósito, o recargables con cartuchos de un solo uso.

4. Se entenderá por bolsas de nicotina los productos de administración oral que contienen nicotina, pero no tabaco, mezclados con fibras vegetales o sustrato equivalente, presentados en bolsita o bolsitas porosas o formato equivalente.

5. A efectos de este impuesto, se entenderá por otros productos de nicotina los productos para consumo final que contienen nicotina, pero no tabaco, distintos de las bolsas de nicotina definidas en el apartado anterior y los líquidos para cigarrillos electrónicos tal y como se definen en el apartado 1.

Artículo 64 bis. *Hecho imponible.*

Además de lo establecido en el artículo 5, estará sujeta al Impuesto la introducción en el ámbito territorial interno de los productos comprendidos en el ámbito objetivo del impuesto desde el territorio de otros Estados miembros.

La circulación y tenencia de los productos objeto del impuesto, desde el lugar de entrada en el ámbito territorial interno hasta el lugar de recepción por su destinatario, deberá estar amparada mediante un documento mercantil que identifique correctamente la fecha del inicio de la expedición, al expedidor, al destinatario, así como la naturaleza y cantidad de la mercancía transportada.

Artículo 64 ter. *No sujeción.*

No estará sujeta al impuesto la introducción en el ámbito territorial interno de líquidos para cigarrillos electrónicos, de bolsas de nicotina o de otros productos de nicotina en los supuestos regulados en el artículo 6 de esta ley.

Artículo 64 quáter. *Devengo.*

Además de lo establecido en el artículo 7 de esta ley, el impuesto se devengará en el supuesto de introducción en el ámbito territorial interno de los productos sujetos al impuesto, en el momento de la recepción por su destinatario en dicho ámbito territorial. No obstante, cuando dichos productos se introduzcan directamente en una fábrica o depósito fiscal, la introducción se efectuará en régimen suspensivo.

[. . .]

§ 53

Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Impuestos Especiales. [Inclusión parcial]

Ministerio de Economía y Hacienda
«BOE» núm. 179, de 28 de julio de 1995
Última modificación: 23 de enero de 2025
Referencia: BOE-A-1995-18266

[. . .]

Disposición derogatoria única.

1. A partir de la entrada en vigor del presente Real Decreto quedarán derogadas las siguientes disposiciones:

a) Las normas del Reglamento de los Impuestos Especiales, aprobado por el Real Decreto 2442/1985, de 27 de diciembre, cuya vigencia se hubiera mantenido como consecuencia de lo dispuesto en el apartado 2 de la disposición derogatoria primera de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, y en el artículo 3 del Real Decreto 258/1993, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento provisional de los Impuestos Especiales de Fabricación.

b) Las normas del Reglamento provisional para la aplicación del Impuesto sobre el Alcohol y Bebidas Derivadas a las mistelas y vinos especiales, aprobado por el Real Decreto 154/1987, de 23 de enero, cuya vigencia se hubiera mantenido como consecuencia de lo dispuesto en el apartado 2 de la disposición derogatoria primera de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, y en el artículo 54 del Reglamento provisional de los Impuestos Especiales de Fabricación, aprobado por el Real Decreto 258/1993, de 19 de febrero.

c) El Real Decreto 1623/1992, de 29 de diciembre, por el que se desarrollan determinados preceptos de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, y se atribuyen competencias en materia de gestión, recaudación, comprobación e investigación, en relación con el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. No obstante, hasta tanto no se efectúe una nueva distribución de las competencias entre los departamentos de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, se mantendrá la vigencia de lo dispuesto en el artículo 5 del referido Real Decreto 1623/1992.

d) El Reglamento provisional de los Impuestos Especiales de Fabricación, aprobado por el Real Decreto 258/1993, de 19 de febrero.

e) Cuantas otras normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto y en su anexo.

2. Salvo en aquellos aspectos en que se oponga a lo dispuesto en el presente Real Decreto y en su anexo, mantendrá su vigencia la Orden de 28 de noviembre de 1988, por la

que se regula el procedimiento y requisitos para obtener la homologación de los vehículos de exclusiva aplicación industrial, comercial, agraria, clínica o científica, en la que las referencias al Impuesto sobre el Valor Añadido deberán entenderse hechas al Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.

[. . .]

TITULO I

Impuestos especiales de fabricación

CAPITULO I

Disposiciones comunes a los impuestos especiales de fabricación

[. . .]

Sección 8.ª Circulación

[. . .]

Artículo 33 bis. *Envíos garantizados.*

Las reglas generales de aplicación a las autorizaciones de recepción para productos objeto de los impuestos especiales de fabricación expedidos desde el ámbito territorial de la Unión no interno, fuera del régimen suspensivo, con destino al ámbito territorial interno, por el procedimiento de envíos garantizados son las siguientes:

a) Los destinatarios certificados que de manera ocasional reciban productos sujetos a impuestos especiales deberán presentar en la oficina gestora correspondiente al lugar donde se pretenden recibir los productos una solicitud, sujeta al modelo que se establezca por la persona titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública, en la que harán constar la clase y cantidad de productos que se desea recibir. En una solicitud no podrán incluirse más que productos expedidos por un solo proveedor y comprendidos en el ámbito objetivo del Impuesto sobre Hidrocarburos o del Impuesto sobre las Labores del Tabaco o de los impuestos sobre el alcohol y las bebidas alcohólicas. Se deberá respetar, en todo caso, si las hubiera, las condiciones previstas en la normativa sectorial en materia de distribución.

En la solicitud de autorización deberá hacerse constar el nombre y el número de identificación fiscal, a efectos del IVA, del expedidor certificado y del destinatario certificado, así como, en su caso, el número de identificación fiscal del expedidor a efectos de los impuestos especiales. Junto con la solicitud, el destinatario certificado que reciba productos de manera ocasional deberá prestar garantía por un importe equivalente a las cuotas de impuestos especiales de fabricación que resultarían de no aplicarse ningún supuesto de exención o tipo reducido correspondientes a los productos que se pretende recibir. Esta garantía responde del pago de los impuestos especiales que se devenguen en el ámbito territorial interno.

b) Los destinatarios certificados que, de manera habitual, reciban productos sujetos a impuestos especiales deberán prestar una garantía global conforme a lo establecido en el apartado 7 del artículo 43 de este Reglamento.

c) La oficina gestora, una vez comprobado que las garantías prestadas cubren el importe de las cuotas correspondientes a los productos que se pretende recibir, expedirá una autorización de recepción sujeta al modelo que se apruebe por la persona titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública, que pondrá a disposición del solicitante.

d) La autorización de recepción deberá contener la referencia completa de la oficina gestora que la expide, la clase y cantidad de los productos cubiertos por la garantía prestada, así como la cuantía y fecha de aceptación de la garantía. Esta autorización tendrá una validez de seis meses, a partir de la fecha de su expedición, pudiendo prorrogarse, a petición del interesado, por un periodo máximo de tres meses. Transcurrido el periodo de validez y, en su caso, el de la prórroga, sin haberse cancelado la garantía, se procederá a la ejecución de la misma.

e) Las cuotas devengadas deberán ingresarse, mediante autoliquidación, por los destinatarios certificados en el lugar, forma, plazos e impresos que establezca la persona titular del Ministerio de Hacienda y Función Pública.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, los productos recibidos por un destinatario certificado podrán destinarse, en el propio lugar de entrega, a alguno de los fines que originen el derecho a la exención de los impuestos especiales de fabricación, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en este Reglamento en relación con la recepción de productos con exención del impuesto.

f) Para la cancelación de la garantía prestada, el interesado deberá presentar en la oficina gestora el documento acreditativo de haber efectuado el pago del impuesto.

g) También se procederá a la cancelación de la garantía cuando se comunique a la oficina gestora haberse desistido de realizar la operación proyectada. En el supuesto de que la autorización de recepción hubiera sido expedida por medios telemáticos bastará con la comunicación del desistimiento a la oficina gestora, haciendo constar en la comunicación una declaración expresa del interesado de que los productos incluidos en la autorización no se han recibido.

Artículo 33 ter. *Expedición de productos que circulan al amparo de un documento administrativo electrónico simplificado.*

1. Cuando vayan a circular productos sujetos a impuestos especiales en virtud del procedimiento de envíos garantizados, el expedidor certificado presentará, valiéndose del sistema informatizado, un borrador de documento administrativo electrónico simplificado a la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

2. La Agencia Estatal de Administración Tributaria verificará por vía electrónica los datos consignados en el borrador de documento administrativo electrónico simplificado.

Si dichos datos no son válidos, se informará de ello sin demora al expedidor certificado. Si dichos datos son válidos, la Agencia Estatal de Administración Tributaria asignará al documento un único código administrativo de referencia simplificado y lo comunicará al expedidor certificado.

3. La Agencia Estatal de Administración Tributaria transmitirá sin demora el documento administrativo electrónico simplificado a las autoridades competentes del Estado miembro de destino, que lo transmitirán al destinatario certificado.

4. El expedidor certificado entregará a la persona que acompañe los productos sujetos a impuestos especiales o, si nadie lo hace, al transportista, el código administrativo de referencia simplificado único. La persona que acompañe los productos sujetos a impuestos especiales o el transportista facilitarán dicho código a las autoridades competentes, previa solicitud, a lo largo de la circulación.

5. Durante la circulación de productos sujetos a impuestos especiales, el expedidor certificado podrá cambiar, valiéndose del sistema informatizado, el destino a otro lugar de entrega en el mismo Estado miembro explotado por el mismo destinatario certificado, o al lugar de expedición. A tal efecto, el expedidor certificado presentará, utilizando el sistema informatizado, un borrador del documento electrónico de cambio de destino a la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Artículo 33 quater. *Recepción de productos que circulan al amparo de un documento administrativo electrónico simplificado.*

1. En el momento de la recepción de los productos sujetos a impuestos especiales, el destinatario certificado deberá presentar, sin demora y a más tardar en cinco días hábiles después de finalizar la circulación, salvo en casos debidamente justificados a satisfacción de las autoridades competentes, una notificación de su recepción a la Agencia Estatal de Administración Tributaria, sirviéndose del sistema informatizado.

2. La Agencia Estatal de Administración Tributaria verificará por vía electrónica los datos consignados en la notificación de recepción.

Si dichos datos no son válidos, se informará sin demora al destinatario certificado. Si dichos datos son válidos, la Agencia Estatal de Administración Tributaria facilitará a los destinatarios certificados la confirmación del registro de la notificación de recepción y la enviarán a las autoridades competentes del Estado miembro de expedición.

La notificación de recepción se considerará prueba suficiente de que el destinatario certificado ha cumplido todas las formalidades necesarias y ha efectuado, en su caso, todos los pagos de impuestos especiales adeudados en el ámbito territorial interno, o bien de que se aplica un régimen suspensivo, o de que los productos sujetos a impuestos especiales están exentos del pago del impuesto especial.

3. Las autoridades competentes del Estado miembro de expedición remitirán la notificación de recepción al expedidor certificado.

4. Los impuestos especiales pagados en el Estado miembro de expedición se devolverán, previa solicitud y sobre la base de la notificación de recepción a que hace referencia el apartado 1 anterior.

Artículo 33 quinquies. *Procedimiento a seguir al inicio de la circulación al amparo de un documento administrativo electrónico simplificado en caso de indisponibilidad del sistema informático.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 33 ter, cuando el sistema informatizado no esté disponible, el expedidor podrá dar inicio a la circulación de productos sujetos a impuestos especiales a condición de que:

a) Los productos vayan acompañados de un documento de acompañamiento de emergencia que contenga los mismos datos que el borrador de documento administrativo electrónico simplificado.

b) Informe a la Agencia Estatal de Administración Tributaria antes del comienzo de la circulación.

La Agencia Estatal de Administración Tributaria podrá exigir al expedidor certificado una copia del documento mencionado en la letra a) del apartado 1 de este artículo, la verificación de los datos contenidos en ella y, si la indisponibilidad del sistema informatizado es debida al expedidor, información adecuada sobre los motivos de esta antes del comienzo de la circulación.

2. Tan pronto como el sistema informatizado vuelva a estar disponible, el expedidor certificado presentará un borrador de documento administrativo electrónico simplificado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33 ter.

Tan pronto como se haya verificado la validez de los datos que figuran en el borrador de documento administrativo electrónico simplificado, dicho documento sustituirá al documento de acompañamiento de emergencia mencionado en la letra a) del apartado 1 anterior. El apartado 3 del artículo 33 ter y el artículo 33 quater se aplicarán *mutatis mutandis*.

3. Una copia del documento de acompañamiento de emergencia deberá ser conservada por el expedidor certificado.

4. En caso de indisponibilidad del sistema informatizado en el Estado miembro de expedición, el expedidor certificado podrá cambiar el destino de los productos tal como se prevé en el apartado 5 del artículo 33 ter, y comunicará dicha información a la Agencia Estatal de Administración Tributaria por cualquier medio que permita tener constancia de la recepción de la comunicación. El expedidor certificado informará a la Agencia Estatal de Administración Tributaria antes de que comience el cambio de destino. Los apartados 2 y 3 de este artículo se aplicarán *mutatis mutandis*.

Artículo 33 sexies. *Procedimiento de recepción de productos que circulan al amparo de un documento administrativo electrónico simplificado en caso de indisponibilidad del sistema informático.*

1. En caso de que productos sujetos a impuestos especiales que circulen en virtud del procedimiento de envíos garantizados para los que no pueda presentarse la notificación de recepción al finalizar la circulación de conformidad con lo previsto en el artículo 33 quater, bien porque el sistema informatizado no esté disponible, bien porque aún no se hayan llevado a cabo los procedimientos a que se refiere el apartado 2 del artículo 33 quinquies, el destinatario certificado deberá presentar, salvo en casos debidamente justificados, un documento de acompañamiento de emergencia que contenga los mismos datos que la notificación de recepción y en el que se declare a la Agencia Estatal de Administración Tributaria que la circulación ha finalizado.

2. Salvo en el caso de que el destinatario certificado pueda presentar la notificación de recepción con prontitud a través del sistema informatizado con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 33 quater, o salvo en casos debidamente justificados, la Agencia Estatal de Administración Tributaria enviará una copia del documento de acompañamiento de emergencia a las autoridades competentes del Estado miembro de expedición. Las autoridades competentes del Estado miembro de expedición transmitirán la copia al expedidor certificado o lo mantendrán a su disposición.

3. En cuanto el sistema informatizado vuelva a estar disponible en el Estado miembro de destino o se hayan llevado a cabo los procedimientos a que se refiere el apartado 2 del artículo 33 quinquies, el destinatario certificado presentará una notificación de recepción de conformidad con lo dispuesto el apartado 1 del artículo 33 quater. Los apartados 2 y 3 del artículo 33 quater se aplicarán *mutatis mutandis.*

Artículo 33 septies. *Pruebas de recepción alternativas.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, la notificación de recepción exigida en el apartado 1 del artículo 33 quater, constituirá la prueba de que los productos sujetos a impuestos especiales han sido entregados al destinatario certificado.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, a falta de notificación de recepción por motivos distintos de los mencionados en el artículo 33 sexies, podrá aportarse una prueba alternativa de la entrega de los productos sujetos a impuestos especiales por medio de una confirmación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, sobre la base de elementos probatorios adecuados, de que los productos sujetos a impuestos especiales expedidos han llegado a su destino en el ámbito territorial interno.

El documento de acompañamiento de emergencia a que se refiere el artículo 33 sexies se considerará prueba suficiente a efectos del párrafo primero del presente apartado.

3. Cuando la confirmación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria haya sido aceptada por las autoridades competentes del Estado miembro de expedición, se considerará prueba suficiente de que el destinatario certificado ha cumplido todas las formalidades necesarias y ha efectuado los pagos de los impuestos especiales adeudados al Estado miembro de destino.

4. Cuando las autoridades competentes del Estado miembro de destino confirmen la llegada de las mercancías al destinatario certificado, y esa confirmación sea aceptada por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, se considerará probado que el destinatario certificado ha cumplido todas las formalidades necesarias y que ha efectuado los pagos de los impuestos especiales en el Estado miembro de destino.

Artículo 34. *Circulación por carretera.*

En la circulación con origen y destino en el ámbito territorial interno se observarán las siguientes reglas:

1. El transporte por carretera comprenderá también el realizado por el interior de las poblaciones.

2. Los documentos de circulación deberán acompañar a las expediciones. En la circulación al amparo de un documento administrativo electrónico bastará con la presentación de una copia impresa del documento administrativo electrónico o cualquier otro documento que mencione de forma claramente identificable el ARC.

3. Cada unidad o medio de transporte, incluidos los contenedores, circulará amparado, al menos, por un documento de circulación por destinatario.

4. Si en la circulación al amparo de un documento administrativo electrónico se produjera la descarga de los productos y posterior carga de los mismos en un centro de distribución física, la operación se comunicará a la oficina gestora de destino y a la de ubicación del centro de distribución por cualquier medio del que quede constancia.

5. Los transportes regulares por carretera, cuando no constituyen cargamento completo, quedan asimilados al transporte por ferrocarril a que se refiere el artículo siguiente.

6. En los supuestos de circulación no amparada por el documento establecido en este Reglamento o cuando se considere que la expedición no está amparada en documento de circulación, se procederá a la inmovilización de los productos y, cuando se trate de carga

completa, también del vehículo. Los productos y, en su caso, el vehículo quedarán depositados, por cuenta y riesgo del remitente o transportista, a disposición de la oficina gestora que corresponda, a la que se remitirá la correspondiente diligencia formalizada. La inmovilización cesará cuando se preste garantía que cubra el importe de la deuda tributaria que pudiera derivarse del correspondiente expediente.

A estos efectos la oficina gestora, en un plazo de cuarenta y ocho horas, sin contar días festivos, a partir de la recepción de la referida diligencia, determinará el importe de la deuda tributaria que podría derivarse del expediente y lo comunicará al remitente o al transportista para que éstos puedan prestar la aludida garantía.

7. Los servicios dependientes del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria serán competentes para realizar en el respectivo ámbito territorial los servicios y actuaciones encaminadas al control y a la adopción de las medidas recogidas en esta disposición. La realización de dichas actuaciones podrá también ser llevada a cabo por agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

[. . .]

Artículo 57 ter. *Autocertificación de los pequeños productores independientes de bebidas alcohólicas.*

1. Los pequeños productores independientes de bebidas alcohólicas, conforme a lo dispuesto en los artículos 4.2, 9 bis.2, 13 bis.4, 18 bis.3 y 22.2 de la Directiva 92/83/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras de los impuestos especiales sobre el alcohol y las bebidas alcohólicas, podrán acreditar esta condición y su producción anual, mediante la correspondiente autocertificación, para poder beneficiarse, en su caso, de la aplicación de los tipos impositivos reducidos fijados en otros Estados miembros, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 bis de la Directiva 92/83/CEE.

2. La autocertificación a que hace referencia el apartado anterior se deberá realizar en los términos establecidos en el artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2266 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2021, por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 92/83/CEE del Consejo respecto de la certificación y la autocertificación de los pequeños productores independientes de bebidas alcohólicas a efectos de los impuestos especiales.

[. . .]

CAPITULO IV

Impuesto sobre el vino y bebidas fermentadas

[. . .]

Artículo 66. *Obligaciones específicas de los fabricantes.*

Los elaboradores de vino y demás bebidas fermentadas estarán obligados al cumplimiento de las siguientes normas:

1. Las primeras materias entradas en fábrica no podrán tener otro destino que el de su empleo en la elaboración de las bebidas que corresponden a la inscripción en el registro territorial, salvo autorización expresa de la oficina gestora.

2. En las bodegas elaboradoras de vino y demás bebidas fermentadas se llevará una contabilidad con las siguientes cuentas:

a) De primeras materias: en el cargo se anotarán las primeras materias entradas en la fábrica, con indicación de su procedencia. En la data se anotarán las primeras materias utilizadas diariamente en el proceso de elaboración.

b) Del proceso de elaboración. Constituirá el cargo las primeras materias empleadas en el proceso y la data el vino y las bebidas fermentadas obtenidas.

c) De productos acabados. Constituirá el cargo el vino y las bebidas fermentadas obtenidas en la fábrica y la data las que salen de fábrica, con indicación de su destino y del documento de circulación expedido.

3. La contabilidad comprenderá los productos existentes en los almacenes auxiliares inscritos como tales en el registro territorial.

4. La oficina gestora, a petición del fabricante, podrá aceptar, a los efectos previstos en el apartado 2 anterior, la contabilidad que se lleve en virtud de lo establecido en el Reglamento (CE) 436/2009, de 26 de mayo, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) 479/2008 del Consejo en lo que respecta al registro vitícola, a las declaraciones obligatorias y a la recopilación de información para el seguimiento del mercado, a los documentos que acompañan al transporte de productos y a los registros que se han de llevar en el sector vitivinícola.

5. Mientras el tipo impositivo del impuesto sea cero, los fabricantes y titulares de depósitos fiscales presentarán ante la oficina gestora y dentro de los veinte primeros días de los meses de enero, abril, julio y octubre un resumen sujeto al modelo aprobado por el centro gestor, del movimiento habido en el establecimiento durante el trimestre natural inmediatamente anterior

[. . .]

TITULO II

Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

Artículo 135. *Reconocimiento previo de supuestos de no sujeción y de exención.*

La aplicación de los supuestos de no sujeción a que se refieren los números 9.º) y 10.º) de la letra a) del apartado 1 del artículo 65 de la Ley y de los supuestos de exención a que se refieren las letras a), b), c), d), f), g), h), k), m) y ñ) del apartado 1 del artículo 66 de la Ley, estará condicionada a su previo reconocimiento por la Administración tributaria conforme a lo dispuesto en el presente Título. La matriculación definitiva del medio de transporte estará condicionada a la acreditación ante el órgano competente en materia de matriculación del referido reconocimiento previo de la Administración tributaria.

Artículo 136. *Solicitud de reconocimiento previo.*

A efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, las personas o entidades a cuyo nombre se pretenda efectuar la primera matriculación definitiva del medio de transporte o a las que se refiere la disposición adicional primera de la Ley, presentarán, con anterioridad, ante la Delegación o Administración de la Agencia Estatal de Administración Tributaria correspondiente a su domicilio fiscal, un escrito, sujeto al modelo que determine el Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, solicitando la aplicación de tales supuestos. En dicho escrito se hará constar, como mínimo, el nombre, número de identificación fiscal y domicilio fiscal del solicitante, la clase, marca y modelo del medio de transporte y el supuesto de no sujeción o de exención cuyo reconocimiento se solicita.

Artículo 137. *Documentación a aportar.*

1. Al escrito al que se refiere el artículo anterior se acompañará copia de la ficha de inspección técnica del vehículo, o en el caso de embarcaciones o aeronaves, certificación de sus características técnicas, expedidas por el vendedor y, además, según los casos, la siguiente documentación:

a) Cuando se trate de vehículos destinados a ser utilizados en funciones de defensa, vigilancia y seguridad por las Fuerzas Armadas, por los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales o por el Resguardo Aduanero, una declaración suscrita por el órgano o autoridad competentes para contratar la adquisición de aquéllos, en la que se haga constar que tales vehículos se destinarán de forma efectiva a las funciones indicadas.

b) Cuando se trate de los medios de transporte a que se refieren las letras a), b), c), g), h), k) y m) del artículo 66 de la Ley, el recibo corriente del Impuesto sobre Actividades Económicas que acredite que el solicitante desempeña la actividad a que se va a afectar el medio de transporte y que justifica la aplicación de la exención.

Cuando se trate de los medios de transporte a que se refiere la letra c) del artículo 66 de la Ley de Impuestos Especiales, se aportará, además, la documentación que acredite que el solicitante cumple los requisitos necesarios para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos conforme a lo dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres, y en el capítulo IV del Título V de su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y modificado por el Real Decreto 858/1994, de 29 de abril.

c) Cuando se trate de vehículos automóviles que se matriculen a nombre de minusválidos para su uso exclusivo, el certificado de la minusvalía o de la invalidez emitido por el Instituto Nacional de Servicios Sociales o por las entidades gestoras competentes.

Por la propia Administración tributaria se verificará, como requisito para el reconocimiento de la exención, que han transcurrido al menos cuatro años desde la matriculación de otro vehículo en análogas condiciones a efectos de la aplicación del tipo normal del Impuesto sobre el Valor Añadido o del disfrute de la exención en el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.

d) Cuando se trate de los vehículos a que se refiere la letra f) del apartado 1 del artículo 66 de la Ley, la copia del contrato laboral que justifica la aplicación de la exención.

e) Cuando se trate de los medios de transporte a que se refiere la letra ñ) del apartado 1 del artículo 66 de la Ley, la copia del contrato de arrendamiento del medio de transporte que acredite la duración del mismo y que justifica la aplicación de la exención.

2. Los órganos gestores podrán requerir la presentación de cualquier otra documentación que deba obrar en poder del solicitante en razón de la no sujeción o exención cuya aplicación solicita, así como efectuar comprobaciones de los vehículos para constatar la adecuación de los mismos a su destino o finalidad.

[. . .]

Disposición adicional primera. *Referencias a determinados órganos administrativos.*

Las referencias al centro gestor contenidas en el Reglamento de los Impuestos Especiales y en su normativa de desarrollo, se entenderán hechas a la oficina gestora definida en el apartado 9 del artículo 1 del Reglamento de los Impuestos Especiales.

[. . .]

§ 54

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

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 182, de 31 de julio de 1987
Última modificación: 5 de julio de 2013
Referencia: BOE-A-1987-17800

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley Orgánica:

Preámbulo.

Con la presente Ley Orgánica se completa la nueva regulación dispuesta en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, realizándose en la misma la delegación de funciones de titularidad estatal en dicha materia, a las Comunidades Autónomas.

Se pretende con dicha delegación la implantación del principio de ventanilla única, evitando así las disfunciones que la existencia de varias administraciones superpuestas puede suponer, posibilitando el consiguiente ahorro del gasto público, facilitando las relaciones con el administrado y, en definitiva, la eficacia del sistema de intervención administrativa, mediante la simplificación y racionalización del mismo.

De esta forma, la pretendida existencia de un marco de normación sustantiva común establecido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, el cual se intenta que sea aplicado por vía directa o supletoria en el mayor ámbito posible a través de su voluntaria aceptación por parte de las Comunidades Autónomas, habiéndose dado a su contenido, a tal fin, una notable flexibilidad, se complementa con el citado mecanismo de delegación que al concentrar las actuaciones gestoras en las Comunidades Autónomas viene a servir de cierre de la instrumentación jurídica con la que se pretende garantizar la unidad y consiguiente eficiencia de la actuación pública en el sector del transporte.

La referida delegación no hace por otra parte sino clarificar jurídicamente y completar la ya existente, realizada en su día en favor de los Entes preautonómicos y ejercida en la actualidad por las Comunidades Autónomas, amparando la misma bajo la cobertura formal, constitucionalmente exigida, de una Ley Orgánica y efectuando una obligada adaptación de su contenido al régimen de ordenación sustantiva previsto en la nueva Ley de Ordenación de los Transpones Terrestres.

La delegación comprende la totalidad de las competencias estatales que por su naturaleza deban ser realizadas a nivel autonómico o local y está referida, no solamente a actuaciones gestoras, sino también normativas cuando éstas estén previstas en la legislación estatal. Naturalmente, las competencias delegadas deberán ser, en todo caso, ejercitadas con sujeción a las normas e instrucciones dictadas por el Estado.

En cuanto al control de la actuación delegada, se contempla la posibilidad, cumpliendo una serie de requisitos cautelares, de revocación de la delegación por parte del Estado cuando las Comunidades incumplan las normas que regulan su ejercicio, y previéndose, asimismo, que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, pueda suspender los actos de las Comunidades Autónomas que, en el ejercicio de competencias delegadas, vulneren dichas normas, si bien dicha suspensión es recurrible directamente ante la Jurisdicción Contencioso-Administrativa por las Comunidades Autónomas afectadas.

Por otro lado, para posibilitar el ejercicio por parte de las Comunidades Autónomas de las competencias que se les delegan, se prevé la transferencia a las mismas de los medios personales y materiales de la Administración Periférica del Estado, con los que ésta viniera realizando las correspondientes funciones, estableciéndose expresamente que dicha transferencia será total no manteniéndose órgano alguno de gestión específica del transporte terrestre en la Administración Periférica del Estado, salvo en las provincias fronterizas, en que resulte necesario para la gestión del transporte internacional. Finalmente, esta Ley Orgánica establece el respeto de los regímenes especiales de Navarra y Alava, previendo la actualización de los mismos a fin de homologarlos al régimen general establecido en la Ley.

Asimismo, equipara, mediante los oportunos acuerdos, lo establecido respecto de Alava, para las Diputaciones Forales de Guipúzcoa y Vizcaya.

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación

Artículo 1.

1. Se regirá por lo dispuesto en la presente Ley Orgánica la delegación de competencias estatales a las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable. La aplicación efectiva del régimen de delegaciones previsto en esta Ley se producirá a partir del cumplimiento de las previsiones sobre transferencia de medios personales, presupuestarios y patrimoniales reguladas en el artículo 18, aplicándose hasta entonces el régimen de delegaciones actualmente vigente.

2. La regulación contenida en la presente Ley no afectará a las funciones ya transferidas a las Comunidades Autónomas, de conformidad con lo previsto en sus Estatutos.

CAPÍTULO II

Delegación de facultades de gestión de los servicios de transporte interior y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte

Sección primera. Delegacion de facultades en materia de transportes públicos regulares

Artículo 2.

1. Respecto a los servicios parciales, que a continuación se definen, comprendidos en líneas regulares interiores de viajeros, cuyo itinerario discurra por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, se delegan en la Comunidad Autónoma en cuyo ámbito se realizan dichos servicios, las siguientes facultades:

A) Autorizar, con posterioridad a la inauguración de los servicios objeto de la concesión, el establecimiento o supresión de servidos parciales.

B) Autorizar las modificaciones de calendario, horario u otras condiciones de prestación del servido parcial.

C) Autorizar las ampliaciones, disminuciones o variaciones de recorrido en el servicio parcial siempre dentro del itinerario concesional y sin exceder el ámbito territorial de la Comunidad.

2. A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior se entenderán por servicios parciales aquellas expediciones de una línea de transporte público regular, que explotan con calendario y en su caso horario propio, tramos fragmentarios de la línea matriz y se encuentran íntegramente comprendidos en el ámbito territorial de una Comunidad Autónoma.

Artículo 3.

1. Respecto a los servicios de transporte interior público regular de viajeros de uso general, cuyo itinerario discurra por el ámbito de más de una Comunidad Autónoma, se delegan en las Comunidades Autónomas por las que discurra o vaya a discurrir el itinerario que en cada caso corresponda, las facultades de tramitación y, en su caso, propuesta de resolución correspondientes a aquellas actuaciones que por su naturaleza deban ser realizadas con carácter local, en los siguientes asuntos:

a) Establecimiento, proyecto de prestación y adjudicación de nuevos servicios.
b) Unificaciones o fusiones de servicios.
c) Utilización del mismo material móvil en varias concesiones diferentes.
d) Hijuelas o prolongaciones.
e) Transmisión de las concesiones y autorizaciones.
f) Establecimiento, con posterioridad a la inauguración del servicio o modificación de expediciones que no constituyen servicios parciales internos de una Comunidad.
g) Modificaciones de calendario, horario, vehículos o instalaciones afectas u otras condiciones de prestación del servicio.
h) Rescate y declaración de caducidad de las concesiones cualquiera que sea la causa en que se fundamente.
i) Intervención de los servicios regulares prestados mediante concesión en los casos y con los requintos exigidos por esta Ley.
j) Cuantas actuaciones gestoras de carácter ejecutivo sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el Estado.

2. El Estado se reserva, en todos los asuntos incluidos en el punto anterior, las facultades de tramitación correspondientes a aquellas actuaciones que se refieran o sean inherentes a intereses nacionales o a intereses comarcales que excedan el ámbito de cada una de las Comunidades afectadas y, en todo caso, la resolución de los mismos.
3. Respecto a los servicios regulares de viajeros, de uso especial, se delega en las Comunidades Autónomas en las que están situados los centros de actividad que motiven el establecimiento del transporte, el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, así como las funciones generales de gestión administrativa sobre la prestación de los servicios. Dichas funciones se realizarán con sujeción a las reglas y normas, incluso tarifarias, establecidas por el Estado en relación con dichos servicios.

Artículo 4.

1. Respecto de aquellos servicios de transporte público regular de viajeros, cuyo itinerario discurra predominantemente por el territorio de una sola Comunidad Autónoma, aun cuando una parte exceda del mismo, se delegan en dicha Comunidad todas las facultades de gestión administrativa del servicio, incluyendo las que en casos ordinarios se reserva el Estado, conforme a lo previsto en el artículo 3.2, siempre que concurran conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que el tráfico de la línea se produzca o se prevea en su práctica totalidad en el territorio de la Comunidad de que se trate, teniendo un carácter puramente residual el que se produzca o se prevea en el tramo situado fuera de dicho territorio.
b) Que el tráfico existente o previsible en el tramo exterior no implique un interés relevante para la adecuada ordenación del transporte en la Comunidad Autónoma vecina a la que dicho tramo pertenezca.

2. La apreciación de las circunstancias señaladas en el punto anterior se efectuará individualizadamente por el Gobierno, previa audiencia de las Comunidades Autónomas afectadas.

La delegación prevista en este artículo no será efectiva hasta tanto el Gobierno no se pronuncie favorablemente en cuanto a la concurrencia de dichas circunstancias en cada caso.

Sección segunda. Delegación de facultades en materia de transportes públicos discrecionales

Artículo 5.

Respecto a los servicios de transporte público discrecional de viajeros, mercancías o mixtos, prestados al amparo de autorizaciones cuyo ámbito territorial exceda del de una Comunidad Autónoma, se delegan en la Comunidad Autónoma que resulte competente con arreglo a las normas que se establecen en el artículo siguiente las siguientes funciones:

a) El otorgamiento de autorizaciones para la prestación de dichos servicios.

b) La convalidación de la transmisión de las autorizaciones mediante la correspondiente novación subjetiva de las mismas.

c) El visado periódico de las autorizaciones.

d) El establecimiento en su caso de tarifas de referencia, así como de tarifas obligatorias de carácter máximo en cuanto a los tráficos de corto recorrido que se efectúen íntegramente dentro del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, al amparo de las autorizaciones a que se refiere este artículo siempre que el Estado no haya establecido, con carácter general en relación con las mismas, tarifas máximas obligatorias.

Asimismo, en relación con los servicios de transporte público de viajeros en vehículos de menos de diez plazas incluido el conductor, se delega la fijación de las correspondientes tarifas, dentro de los límites establecidos por la Administración de transportes del Estado.

e) La revocación o condicionamiento de las autorizaciones.

f) El establecimiento de prestación de servicios mínimos, previsto en el artículo 94.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

g) Cuantas actuaciones gestoras sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el Estado.

No se entenderán comprendidos en la presente delegación los servicios de transportes discrecionales de viajeros, mercancías o mixtos prestados dentro de una Comunidad Autónoma, al amparo de autorizaciones, de ámbito o radio intracomunitario que la misma haya podido crear mediante disposiciones propias dictadas al amparo de su correspondiente Estatuto.

Artículo 6.

El ejercicio de las funciones a que se refiere el artículo anterior corresponderá:

a) En los supuestos de autorizaciones que hacen referencia a un vehículo determinado a la Comunidad Autónoma en cuyo territorio esté fijado el lugar de residencia del vehículo.

b) En los supuestos de autorizaciones que no hacen referencia a un vehículo determinado a cada una de las Comunidades Autónomas en cuyo territorio esté el domicilio de la sede central de la Empresa, o el de alguna de sus sucursales, al que vaya a estar referida la autorización. Cuando se trate de autorizaciones otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 1 del artículo 92 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo corresponderá únicamente a la Comunidad Autónoma en la que esté domiciliada la sede central de la Empresa.

Sección tercera. Delegación de facultades en materia de transportes privados

Artículo 7.

Respecto de los transportes privados que discurran por el territorio de varias Comunidades Autónomas se delega en la Comunidad Autónoma en cuyo territorio esté residenciado el vehículo el otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere el artículo 103 de la Ley de Ordenación de los Transporte Terrestres y en general cuantas actuaciones gestoras de carácter ejecutivo prevea la citada Ley o las normas estatales de desarrollo de la misma.

Sección cuarta. Delegación de facultades en materia de actividades auxiliares y complementarias del transporte

Artículo 8.

1. Las Comunidades Autónomas ejercerán por delegación del Estado respecto de las actividades de agencia de transportes, centros de información y distribución de cargas, almacenaje y distribución, transitarios y arrendamiento de vehículos, reguladas en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y cuya competencia corresponda al Estado, las siguientes facultades:

a) La autorización para la apertura de la agencia o el ejercicio de la actividad, así como la revocación de la misma cuando proceda.
b) La autorización para la transmisión del título habilitante para ejercer la actividad siempre que no conlleve el traslado del domicilio a otra Comunidad Autónoma.
c) La autorización de traslado de domicilio dentro del ámbito territorial de la Comunidad.
d) La expedición de la autorización de traslado de agencias constituidas al amparo de autorizaciones otorgadas por el Estado u otra Comunidad Autónoma o de apertura de sucursales de las mismas, cuando proceda.
e) Cuantas actuaciones gestoras de carácter ejecutivo sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para si el Estado.

2. El ejercicio de las funciones a que se refiere el punto anterior corresponderá a la Comunidad Autónoma en cuyo ámbito territorial vaya a domiciliar su actividad el solicitante o se encuentre domiciliado el intermediario o auxiliar del transporte, según los casos.
3. La delegación regulada en este artículo, se entenderá sin perjuicio de las competencias que en su caso correspondan a las Comunidades Autónomas sobre las materias a que se refiere la misma.

Sección quinta. Delegación de facultades en materia de transportes por cable

Artículo 9.

1. En relación con los transportes realizados en teleféricos u otros medios en los que la tracción se haga por cable y no exista camino de rodadura fijo de competencia del Estado se delegan en la correspondiente Comunidad Autónoma análogas funciones a las previstas en el artículo 2 en relación con los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera.
2. La delegación se entenderá producida en la Comunidad Autónoma por la que discurra la mayor parte del recorrido del transporte, salvo que se trate de transportes complementarios de estaciones de invierno o esquí, en cuyo caso la delegación corresponderá a la Comunidad Autónoma que ostente la competencia sobre la estación o sobre la mayor parte de sus instalaciones.

CAPÍTULO III

Delegación de facultades en materia de inspección y sanciones

Artículo 10.

1. Las Comunidades Autónomas ejercerán, por delegación del Estado, la inspección de los servicios y demás actividades de transporte por carretera y por cable competencia de éste, en los centros de trabajo que las empresas tengan en sus respectivos territorios y en los vehículos que circulen por ellos, con independencia en ambos casos, del ámbito territorial en que se hayan desarrollado los servicios y actividades objeto de inspección.

En el ejercicio de dicha facultad inspectora, las Comunidades Autónomas podrán recabar la presentación en sus oficinas de cuanta documentación relacionada con los citados servicios y actividades se encuentre en los referidos centros de trabajo.

Asimismo se delega en las Comunidades Autónomas la facultad sancionadora sobre las infracciones que detecten en el ejercicio de las actuaciones inspectoras que lleven a cabo de conformidad con lo dispuesto en los párrafos anteriores, incluso cuando la gestión de los servicios o actividades afectados no haya sido objeto de delegación o haya sido delegada en otra Comunidad Autónoma.

No son objeto de delegación las facultades relativas a la inspección y control en frontera de los transportes internacionales, ni la tramitación y, en su caso imposición de sanciones por las infracciones detectadas en la realización de tales funciones.

2. El ejercicio de la función sancionadora llevará implícito el de la incoación, tramitación y resolución de los correspondientes procedimientos, e incluirá la adopción de las medidas provisionales de aseguramiento que correspondan de conformidad con la legislación aplicable.

No obstante, sin perjuicio de la imposición de cualesquiera otras sanciones que, en su caso, pudiesen corresponder, la Comunidad Autónoma sólo queda facultada para proponer la resolución del contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general de competencia estatal, correspondiendo al órgano competente de la Administración General del Estado acordar lo que proceda al respecto y, en su caso, incoar, tramitar y resolver el correspondiente procedimiento de resolución.

3. Las facultades delegadas a que se refieren los apartados anteriores no obstarán para que la Administración General del Estado acuerde realizar directamente las inspecciones que estime necesarias. En este caso, si las referidas actuaciones inspectoras justificasen la iniciación del correspondiente procedimiento sancionador, corresponderán, asimismo, al Estado las facultades para la incoación, tramitación y resolución de dicho procedimiento.

Las funciones de vigilancia del transporte atribuidas a la Guardia Civil no son objeto de delegación.

Artículo 11.

1. Las sanciones que, en el ejercicio de sus facultades delegadas, impongan las Comunidades Autónomas serán notificadas por éstas en el plazo de treinta días al Registro Central de Infracciones y Sanciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. En igual plazo el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones anotará en el citado Registro Central y notificará a la Comunidad Autónoma a la que corresponda ejercer por delegación del Estado las funciones que se determinan en el artículo anterior las sanciones que imponga sobre los correspondientes servicios y actividades de transporte en ejercicio de las facultades que a aquel reserva el punto 3 de dicho artículo.

CAPÍTULO IV

Delegación de facultades en materia de arbitraje

Artículo 12.

Se delegan en las Comunidades Autónomas en las que las mismas hayan de estar radicadas, las funciones que la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres atribuye a

las Juntas Arbitrales del Transporte. A estos efectos, el funcionamiento de las referidas Juntas dentro de las correspondientes Comunidades Autónomas se realizará respetando la organización, funciones y régimen jurídico establecidos en dicha Ley y en sus normas de desarrollo, pudiendo las Comunidades Autónomas, salvo que exista disposición específica del Estado, establecerlas en las localidades que consideren conveniente.

CAPÍTULO V

Delegación de funciones en relación con la capacitación profesional para el transporte y para las actividades auxiliares y complementarias del mismo

Artículo 13.

1. Se delegan en las Comunidades Autónomas las competencias administrativas relativas a la adquisición, acreditación y control de la capacitación profesional para la realización del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo.
2. El Estado podrá, asimismo, realizar directamente las funciones a que se refiere el punto anterior, así como participar en las mismas cuando sean realizadas por las Comunidades Autónomas, debiendo éstas, en todo caso, adecuarse a los programas, criterios de estimación y evaluación y reglas generales que establezca el Estado.

CAPÍTULO VI

Normas generales de la Delegación

Artículo 14.

1. Como facultad accesoria de las anteriormente reseñadas, el Estado delega en las Comunidades Autónomas la potestad normativa de ejecución o desarrollo de las normas estatales reguladoras de las materias objeto de delegación, siempre que dichas normas prevean expresamente dicha ejecución o desarrollo por las Comunidades Autónomas.
2. Dicha potestad normativa habrá de ejercerse, en todo caso, respetando las normas promulgadas por el Estado y los criterios de aplicación establecidos por éste.
3. Asimismo se delegan en las Comunidades Autónomas cuantas actuaciones gestoras de carácter ejecutivo sean necesarias para el funcionamiento de los servicios a que se refieren las delegaciones realizadas y no se reserve para sí o realice directamente la Administración de Estado.
4. No están incluidas en las delegaciones a que se refiere la presente Ley las competencias de regulación, autorización y gestión de los transportes internacionales.

Artículo 15.

El otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios de transporte público discrecional y para la realización de actividades complementarias o auxiliares del transporte, que atribuyen los artículos 5 y 8 a las Comunidades Autónomas como facultad delegada, se acomodará a los cupos, contingentes y demás limitaciones que con carácter general establezca en su caso d Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Artículo 16.

1. El ejercido de las facultades delegadas a que se refiere la presente Ley Orgánica estará sujeto a las normas del Estado, que conservará, en todo caso, la función legislativa y la potestad reglamentaria sobre las materias objeto de delegación, y a lo que dispongan los programas o planes generales o sectoriales del Estado.
2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de los órganos en cada caso competentes, podrá establecer reglas de coordinación relativas al ejercido de las funciones delegadas, por parte de las Comunidades Autónomas, debiendo éstas respetarlos.
3. Las Comunidades Autónomas facilitarán a los órganos competentes de la Administración de Estado cuanta información les solicite éste sobre el ejercido de las

facultades delegadas y sobre la gestión de las materias objeto de la delegación, debiendo comunicar a los mismos, en todo caso, el establecimiento y supresión de servicios de transporte, así como del otorgamiento o cancelación, cualquiera que fuese su causa, de los títulos habilitantes para la prestación de aquéllos o para la realización de actividades auxiliares o complementarias del transporte, y en general, salvo cuando los órganos administrativos del Estado competentes no lo juzguen necesario, las resoluciones adoptadas en relación con los recursos administrativos suscitados en las materias objeto de delegación.

Artículo 17.

La delegación efectuada por la presente Ley en materia tarifaria se ciñe a las facultades de la Administración de Transportes y no comprende las funciones que corresponden o puedan corresponder al Estado en virtud de la legislación general sobre el control de precios, las cuales no son objeto de delegación.

Artículo 18.

1. Por la correspondiente Comisión Mixta de Transferencias se determinarán, en la forma reglamentariamente establecida, los medios personales, presupuestarios y patrimoniales que han de ponerse a disposición de las respectivas Comunidades Autónomas para el ejercicio de las funciones delegadas, sometiendo la oportuna propuesta a la aprobación del Consejo de Ministros.

2. Los medios personales, presupuestarios y patrimoniales objeto de traspaso, a los que se refiere el punto anterior, serán aquellos correspondientes a la Administración periférica del Estado, que hasta el momento de la delegación estuvieran específicamente destinados a la gestión de los transportes terrestres, debiendo quedar suprimido, mientras dicha delegación se mantenga, cualquier órgano de gestión específica del transporte terrestre que pudiera existir dentro de la Administración periférica del Estado, excepto, en su caso, en las provincias fronterizas con Estados extranjeros los necesarios para realizar las funciones administrativas precisas en relación con el transporte internacional.

Artículo 19.

En el caso de que una Comunidad Autónoma incumpliere las disposiciones contenidas en la presente Ley Orgánica, el Gobierno, previo dictamente del Consejo de Estado, requerirá formalmente a la Comunidad, y si en el plazo de dos meses ésta mantuviera su actitud, podrá acordar la revocación de la delegación.

Artículo 20.

(Anulado)

DISPOSICIÓN ADICIONAL

1. Previo acuerdo con la Comunidad Foral de Navarra y con la Diputación Foral de Alava se adaptaran las facultades y competencias que, en virtud de los Convenios actualmente existentes, ejercen las mismas en relación con los transportes que exceden de su ámbito territorial, al marco de ordenación sustantiva y competencial establecido en la presente Ley.

2. El régimen de delegación de funciones previsto en esta Ley únicamente será aplicable a la Comunidad Foral de Navarra y a la Diputación Foral de Alava en la medida en que implique una ampliación de las competencias que las mismas ostentan.

3. A fin de equiparar lo establecido en los apartados anteriores respecto a la Diputación Foral de Alava, para las Diputaciones Forales de Vizcaya y Guipúzcoa, se establecerán los oportunos acuerdos con las mismas en el marco de lo establecido en la presente Ley.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ley Orgánica entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 55

Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera

Comunidad de Madrid
«BOCM» núm. 250, de 21 de octubre de 2009
«BOE» núm. 307, de 22 de diciembre de 2009
Última modificación: 29 de diciembre de 2010
Referencia: BOE-A-2009-20659

LA PRESIDENTA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Hago saber que la Asamblea de Madrid ha aprobado la presente Ley, que yo, en nombre del Rey, promulgo.

PREÁMBULO

El artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid confiere a ésta competencia exclusiva en materia de «ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discurra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, sobre el transporte terrestre y por cable. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes terrestres en el ámbito de la Comunidad».

Adicionalmente, en virtud del artículo 28.1.13 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, corresponde a la Comunidad la ejecución de la legislación del Estado en materia de «transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserva el Estado». El ejercicio de estas competencias, con arreglo al apartado 2 del citado artículo 28, comprende «la administración, ejecución y, en su caso, inspección, así como la facultad de dictar reglamentos internos de organización de los servicios correspondientes, de conformidad con las normas reglamentarias de carácter general que, en desarrollo de su legislación, dicte el Estado».

Circunstancias como la densidad de población en la Comunidad de Madrid, su distribución territorial, el crecimiento acelerado en los últimos años y las necesidades de sectores económicos fuertemente dependientes del transporte, aconsejan el desarrollo de las competencias estatutarias como una premisa imprescindible para satisfacer el amplio espectro de necesidades que en esta materia se plantean. A la vez, es preciso actualizar los aspectos más obsoletos de las normas vigentes para crear las herramientas jurídicas que permitan aprovechar las oportunidades futuras.

En definitiva, la consideración de la especial relevancia del transporte por carretera para el desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid y la voluntad de garantizar un sistema de movilidad sostenible, justifican la promulgación de una norma como la presente.

La Ley se estructura en tres títulos y tres disposiciones finales, y se dicta al amparo de las competencias atribuidas a la Comunidad de Madrid en el artículo 26.1, apartado 6, de su

Estatuto de Autonomía, previo informe del Consejo Económico y Social de la Comunidad de Madrid.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y finalidad.*

La presente ley tiene por objeto la regulación integrada, en el ejercicio de las competencias propias de la Comunidad de Madrid, del transporte por carretera en el ámbito regional.

Su finalidad es lograr un sistema de transporte, eficiente y coordinado, que satisfaga adecuadamente las necesidades de movilidad de los ciudadanos de la Comunidad, y propicie el desarrollo de la iniciativa privada en un marco libre competencia.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Se regirá por esta ley el transporte de viajeros y mercancías por carretera que se desarrollen íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, así como sus servicios complementarios y actividades auxiliares. Lo expuesto ha de entenderse con estricto respeto a las competencias estatales en la materia.

Artículo 3. *Principios básicos y objetivos de la regulación del sector del transporte.*

1. La regulación del transporte por carretera pretende facilitar la movilidad y contribuir a la vertebración territorial, el desarrollo económico y la cohesión social de la Comunidad de Madrid, a fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

2. La prestación de los servicios de transporte, así como la construcción y explotación de las instalaciones a aquéllos vinculadas, procurarán minimizar el impacto sobre el medio ambiente y buscar el consumo eficiente de recursos, en los términos establecidos por la legislación vigente.

3. Los titulares de las instalaciones de transporte público de personas y los operadores de los distintos servicios adoptarán las medidas necesarias para garantizar el acceso a los mismos a las personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa específica en esta materia.

Artículo 4. *Conceptos.*

Los conceptos técnicos y legales que se recogen en esta ley tienen el alcance y el sentido que se les atribuye por la vigente legislación estatal reguladora de cada modo de transporte.

Artículo 5. *Competencias de la Comunidad de Madrid.*

1. Corresponde a la Comunidad de Madrid, en materia de transportes, el ejercicio de las siguientes competencias:

a) La potestad legislativa, la reglamentaria y la función ejecutiva, de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid.

b) La inspección de servicios e infraestructuras y la imposición de las oportunas sanciones en el ámbito de las competencias que le son propias o que le hayan sido delegadas.

c) Facilitar el derecho a la movilidad de los ciudadanos en todo su territorio, la intermodalidad y libre elección de los medios de transporte, ya sean públicos o privados.

d) Velar por el correcto funcionamiento de la red de transportes públicos de la Comunidad, ejerciendo las funciones de planificación, ordenación y coordinación con arreglo a lo previsto en la presente ley, y demás disposiciones vigentes.

e) Las relativas a precios, cánones y tarifas que le estén legalmente atribuidas, en materia de transportes públicos.

f) La participación en los órganos representativos de ámbito nacional y de carácter sectorial en materia de transportes, así como en los órganos de administración de las entidades públicas de titularidad estatal relacionadas con los distintos modos de transporte en la forma que establezca el Estado.

g) Cualquiera otra que se determine normativamente, así como aquellas competencias o funciones que hayan sido o sean en el futuro delegadas o transferidas a la Comunidad de Madrid por el Estado.

2. La Comunidad de Madrid ejercerá sus competencias ejecutivas en materia de transportes a través de la consejería competente, cuyo titular ejercerá la autoridad regional en la materia, sin perjuicio de las competencias del Consejo de Gobierno.

3. La Comunidad de Madrid, a través de la consejería competente en materia de transportes, colaborará con las instituciones afines, tanto estatales como municipales, para lograr una coordinación adecuada de los modos de transporte y la mejora de la movilidad de los ciudadanos.

Artículo 6. *Planificación.*

1. La planificación territorial del transporte por carretera, dentro de la Comunidad de Madrid, corresponderá a sus órganos competentes bajo las directrices de la autoridad regional y tendrá como objetivo la integración de los distintos modos de transportes a través de un sistema común, eficaz y operativo, atendiendo a los principios de desarrollo sostenible y de accesibilidad.

2. A fin de coordinar adecuadamente la planificación o implantación de nuevas infraestructuras de transporte en el territorio de la Comunidad de Madrid, por parte de cualquier administración pública las iniciativas que, en esta materia, afecten a más de un municipio, requerirán el informe previo de la consejería competente en materia de transportes. En el caso de que las iniciativas sean municipales, el informe deberá ser, además de previo, favorable, siempre que afecten a más de un municipio.

TÍTULO I

Régimen de los Servicios de Transporte por Carretera

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 7. *Los servicios de transporte por carretera.*

Sin perjuicio de los servicios regulados por la normativa estatal, la Comunidad de Madrid, en ejercicio de sus competencias exclusivas y atendiendo a las particularidades y necesidades existentes en su territorio, podrá regular de manera diferenciada aquéllos servicios de transporte por carretera que, por sus características lo requieran, sometiendo su prestación a la obtención de las autorizaciones correspondientes, que serán de aplicación exclusivamente al ámbito autonómico.

Artículo 8. *Gestión de servicios públicos en materia de transporte por carretera.*

1. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general, prestados íntegra y exclusivamente en su ámbito territorial, son servicios públicos de carácter esencial. Su titularidad es de la Comunidad de Madrid, salvo en el transporte urbano, que es municipal. Su explotación por empresas privadas, cuando el servicio no se gestione directamente por aquélla, se llevará a cabo a través de la oportuna habilitación administrativa.

2. La Administración podrá someter a un mismo procedimiento de licitación más de un servicio público de esta clase para su gestión mediante una sola concesión, cuando las condiciones económicas favorables de uno o más de los servicios proyectados compense itinerarios deficitarios.

3. La duración de los contratos administrativos para la prestación de esta clase de servicios será limitada y no podrá superar diez años. No obstante, por razón de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del periodo original, si la empresa prestadora del servicio público aporta elementos del activo que sean significativos en relación con la totalidad de los necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato.

4. Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general, en los que la insuficiente demanda haga inviable su gestión por concesión, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, podrán prestarse al amparo de una autorización administrativa especial cuya duración no podrá exceder lo previsto en el apartado 3 del presente artículo.

Artículo 9. *Colaboración y cooperación entre empresas de transporte y la Administración.*

La Comunidad de Madrid, en el marco de la normativa vigente y dentro del respeto a una libre y leal competencia empresarial, promoverá la colaboración entre las empresas de transporte, incentivando fórmulas de cooperación e integración entre ellas que las haga más competitivas y eficientes. A estos efectos, el Comité Madrileño de Transporte por Carretera, entidad corporativa de base privada, se configura como un órgano de representación y colaboración de las asociaciones de transporte, con las diferentes Administraciones Públicas existentes en la Comunidad de Madrid.

CAPÍTULO II

Transporte urbano

Artículo 10. *Normas aplicables a las distintas clases de servicios.*

1. Los servicios urbanos de transporte regular permanente de uso general se regirán, sin perjuicio de la aplicación de la normativa básica estatal que les afecte, por la presente ley, por la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, por la normativa de desarrollo de éstas y por las correspondientes Ordenanzas Municipales.

2. El transporte de viajeros en vehículos de turismo se regulará por la citada Ley 20/1998, de 27 de noviembre y su normativa de desarrollo, así como por las disposiciones específicas dictadas por las entidades locales competentes.

Artículo 11. *Coordinación de servicios urbanos e interurbanos.*

1. Los transportes urbanos e interurbanos por carretera, especialmente los que constituyan transportes públicos regulares permanentes de uso general, se coordinarán de acuerdo con las reglas establecidas al efecto por la Comunidad de Madrid, respetando las competencias que corresponden a los municipios, los acuerdos y convenios que con los mismos se celebren y las competencias del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

2. Con el fin de garantizar la movilidad supramunicipal, los planes, actos y resoluciones de los Ayuntamientos relativos a movilidad o transporte, que trasciendan del ámbito estricto de sus municipios, o distorsionen gravemente los desplazamientos de otros municipios requerirán, siempre que medie denuncia de alguno de ellos, informe previo vinculante de la consejería competente en materia de transportes.

3. Los municipios de la Comunidad de Madrid velarán para que los servicios de transporte público discrecional de viajeros tengan la mayor accesibilidad posible.

TÍTULO II

Régimen sancionador

Artículo 12. *Alcance del régimen sancionador en materia de transporte por carretera.*

La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones a las que se hace referencia en este título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que realicen actividades de transporte por carretera y auxiliares o complementarias del mismo, contempladas en esta ley o afectadas por su contenido.

Artículo 13. *Infracciones, sanciones y procedimiento.*

1. Las infracciones que, en materia de transporte por carretera, generan responsabilidad administrativa en la Comunidad de Madrid, serán los recogidos en el Título V de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en el Capítulo V de la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.
2. Las infracciones se sancionarán con arreglo al procedimiento, cuantía y circunstancias que contemplan las leyes citadas, y prescribirán en los plazos fijados en ellas.

Artículo 14. *Órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora.*

1. Los órganos competentes para la imposición de sanciones son:

a) El Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid respecto de las infracciones contra la normativa del transporte público regular de viajeros.
b) El Director General competente en materia de transportes respecto de las demás infracciones en el ámbito del transporte interurbano por carretera.
c) En el transporte urbano, el órgano municipal que, legal o reglamentariamente, tenga atribuida la competencia.

2. Todo ello se entiende sin perjuicio de las competencias en materia de inspección y sanción reservadas a la Administración del Estado y a las Administraciones Locales.

Disposición adicional única. *Modernización de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera.*

1. El Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, en el plazo de un mes a partir de la entrada en vigor de la presente ley, elaborará y publicará un APlan de modernización del transporte público regular permanente de viajeros de uso general por carretera. El Plan contendrá la estrategia y los objetivos a cumplir, incorporando, en su caso, innovaciones laborales, sociales, tecnológicas, de material móvil, ambientales y de gestión empresarial.
2. Se autoriza al Consorcio Regional de Transportes para que se convaliden las actuales concesiones de servicios públicos regulares permanentes de uso general, o se prorrogue su duración, otorgando un plazo de vigencia de las mismas compatible con lo dispuesto en el artículo 8.3 de la presente ley y de acuerdo con el Reglamento 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007.
3. En el plazo de un mes desde la publicación del Plan de Modernización, los concesionarios de los servicios de transporte por carretera de los que sea titular la Comunidad de Madrid, podrán presentar sus proyectos, conforme a las determinaciones del Plan, al Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, que resolverá en el plazo máximo de dos meses.
4. Si el acuerdo del Consorcio es favorable al proyecto presentado, procederá conforme a lo previsto en el apartado 2 de esta Disposición. Las mejoras derivadas del proyecto no podrán dar lugar, en ningún caso, a subvenciones u otras ayudas ni a incrementos tarifarios.
5. Las empresas concesionarias que no acepten dicho plan, continuarán prestando los servicios hasta la expiración de sus actuales plazos de vigencia, sin perjuicio de la potestad que compete a la Administración titular de esa clase de servicios de instar todas aquellas

modificaciones en las condiciones de explotación que entienda necesarias para la protección del interés público, así como de su prerrogativa de proceder al rescate de la concesión.

Disposición final primera. *Habilitación para el desarrollo reglamentario.*

Sin perjuicio de las facultades atribuidas por esta ley a la consejería competente en materia de transportes, se habilita al Gobierno de la Comunidad de Madrid para dictar cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo y cumplimiento de lo previsto en la misma.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

§ 56

Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias

Comunidad Autónoma de Canarias
«BOC» núm. 104, de 24 de mayo de 2007
«BOE» núm. 143, de 15 de junio de 2007
Última modificación: 12 de agosto de 2024
Referencia: BOE-A-2007-11752

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Canarias ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

PREÁMBULO

I

La regulación del sector del transporte por carretera en Canarias constituye una necesidad de primer orden para el desarrollo de las comunicaciones en las islas, atendiendo especialmente a la realidad geográfica y a la obligada interoperatividad con otros modos de transporte. Tan es así que, tanto la insularidad como la intermodalidad obligada, han conformado un sector de transportes que presenta notables diferencias con respecto a su ordenación, dimensión y funcionamiento en la península.

Como es conocido, la mayor parte de la movilidad realizada en Canarias se realiza por carretera, y, de ésta, la mayor parte corresponde a lo que puede denominarse movilidad insular. Esta realidad, tanto la condición insular, como la distancia a los principales centros de demanda y producción de bienes y servicios, junto con la doble insularidad, impone a las empresas que ejercen el transporte por carretera en las Islas Canarias unas condiciones de operación especiales. Básicamente, el coste de una operación de transporte por carretera en las islas es superior a los que tiene una operación homologable en territorio continental próximo a los principales centros de actividad económica.

Los condicionantes descritos son estructurales, por tanto, de difícil superación, de modo que es preciso un marco regulatorio que se adecue a esas circunstancias en aras tanto de la viabilidad del sector del transporte por carretera como, sobre todo, de la mejor satisfacción de las necesidades e intereses de las empresas y ciudadanos canarios que los utilizan y, en ocasiones, dependen de ellos.

II

Desde su creación, la Comunidad Autónoma de Canarias tiene asumida competencia exclusiva en materia de transporte por carretera en las islas, correspondiéndole las

potestades legislativas y reglamentarias, y la función ejecutiva que deberá ejercer con sujeción a la Constitución (artículo 30.18 del Estatuto de Autonomía). La amplitud de esta competencia quedó establecida hace años por el Tribunal Constitucional (STC. 118/1996). Pero no sólo esto. Además, en el ejercicio de esta competencia, la Comunidad Autónoma debe acomodarse a los principios de la política europea de transportes, que son referentes inexcusables en la regulación de los transportes por carretera en Canarias. La función legislativa debe desarrollarse en el marco de la política común de los transportes de la Unión Europea definida en los artículos 70 a 80 de su Tratado Constitutivo, modificados por el Tratado de Ámsterdam; si bien, la especial condición de las regiones ultraperiféricas, reconocida por el artículo 299.2 del citado Tratado, permite la modulación de aquellos principios, bien acogiéndonos a las excepciones que se contemplan o bien a las que, en atención al citado artículo 299.2, puedan establecerse. En otras palabras, ese marco normativo permite que el equilibrio comunitario entre libre competencia y garantía del transporte público regular, pueda ser modulado en función de los condicionantes que impone la insularidad; bien es cierto que una vez aceptado por las autoridades comunitarias. Este es el marco normativo de referencia.

Lo cierto es que, durante la andadura autonómica, aún disponiendo de los títulos jurídicos competenciales precisos, nunca ha sido abordada la ordenación legislativa del transporte por carretera. Hasta ahora, la normativa autonómica se ha limitado a desarrollar, puntual y fragmentariamente, la legislación estatal (Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y 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), ideada para regular los transportes intercomunitarios en un territorio continuo, que no se adapta a las peculiaridades que presenta el transporte por carretera en el archipiélago. En concreto, la legislación estatal no contempla el transporte como elemento de cohesión y equilibrio territorial, coordinando las distintas administraciones con competencias en esta materia, aspecto este fundamental para el desarrollo de Canarias. Esta es la razón primera de esta Ley: regular el transporte por carretera con el fin de que cumpla esa función vertebradora del territorio, de la economía y de la sociedad canaria.

III

La Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias tiene por objeto la ordenación del transporte por carretera y de las actividades complementarias relacionadas con el mismo que se desarrollen en el ámbito territorial de las islas. Este es su objeto primario: regular la actividad de transporte por carretera en todas sus modalidades, públicas y privadas. Pero, además, esta norma diseña un conjunto de instrumentos que sirven para lograr otro objetivo: el engarce, sin solución de continuidad, de este modo de transporte con otras modalidades, aun cuando éstas cuenten con su propia regulación, como es el caso del transporte marítimo. Este es el sentido de los preceptos dedicados a los Planes Territoriales y Estratégicos de Transportes. Más aún, esta Ley establece las bases para una regulación del transporte bajo criterios de movilidad, que anticipen las necesidades y las respuestas a las demandas de las empresas y los ciudadanos; y lo hace imponiendo esa clase de estudios a todos los instrumentos de planeamiento y a las nuevas infraestructuras. Este es el marco general.

En cuanto a su contenido, en particular la regulación del transporte, esta Ley se estructura en cinco Títulos, más un conjunto de disposiciones adicionales, transitorias y finales, que aseguren el tránsito normativo.

El Título Preliminar contiene las disposiciones generales. En él se delimita el objeto y ámbito de la Ley, en concreto, la ordenación de los transportes por carretera y las actividades auxiliares y complementarias. Se formula una clasificación de los transportes sobre la base de la contenida en la Ley estatal de Ordenación de los Transportes Terrestres, aunque no idéntica dada la necesidad de acomodarla a la realidad insular. Se cierra con el conjunto de principios y criterios que han de observar los poderes públicos en la planificación, dirección y gestión de los transportes por carretera, entre los cuales, es preciso destacar la apuesta por la promoción del transporte público regular de viajeros, que satisfaga la demanda de movilidad de la población, garantizando su derecho a un transporte de

calidad, y sostenible, con especial atención a las personas menos favorecidas y/o con movilidad reducida que requieran un transporte especial.

El Título I se ocupa de precisar las competencias y funciones de cada una de las Administraciones Públicas de Canarias, básicamente, a partir de lo que resulta del Estatuto de Autonomía, la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias, y los decretos que han articulado el traspaso de competencias en materia de transporte a los Cabildos Insulares. En el caso de los municipios, el texto se acomoda a la legislación básica de régimen local. A modo de cláusula de cierre se recuerdan los principios constitucionales y estatutarios de colaboración y coordinación.

El Título II se dedica a los sujetos involucrados en el transporte: los operadores de los transportes, de viajeros y de mercancías, los operadores de las actividades auxiliares y complementarias, y los usuarios. En el caso de los transportistas, el marco normativo se acomoda a las normas comunitarias europeas sobre la adquisición de esa condición –los requisitos de profesionalidad, capacidad económica y honorabilidad-, delimitando sus derechos y obligaciones básicas. Se potencia, además, el asociacionismo empresarial y la colaboración en la prestación de servicios, fijando las reglas que lo autoricen. La regulación de los operadores de actividades auxiliares es análoga, sin perjuicio, claro está de sus especialidades. Por último, en línea con otras leyes autonómicas sobre la materia, se formula un estatuto de los derechos y deberes de los usuarios, en particular, de aquellos que utilizan el transporte de viajeros.

El Título III se ocupa de regular el transporte en tanto que servicio o prestación. Se trata del título más amplio de la Ley; y donde se recogen los cambios más relevantes con respecto a la legislación estatal supletoria.

El Capítulo I formula el principio general de libertad de acceso al mercado de los transportes, regla básica que lo es sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios que se establezcan. Las excepciones a esta libertad se regulan de acuerdo con las medidas comunitarias de salvaguardia, con audiencia de todos los afectados.

El Capítulo II diseña el sistema de planificación de la movilidad, con la articulación de un sistema piramidal de planes territoriales, autonómico, insulares y municipales, de transportes, en línea con el esbozado por las Directrices de Ordenación General. La aportación principal es la introducción de la variable movilidad dentro del contenido de esos planes territoriales. Por otra parte, se formaliza la acción del Gobierno de Canarias encomendándole la elaboración del Plan Estratégico de Transportes y dando cobertura al Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes como programa de aquél. Además, se regulan las infraestructuras básicas de apoyo al sistema de transportes por carretera: paradas preferentes, estaciones, intercambiadores, aparcamientos disuasorios, carriles guagua-taxi y áreas logísticas de interés público, sin las cuales, el transporte es posible pero con una calidad y regularidad deficientes. En última instancia se establecen las pautas básicas en materia de fomento del transporte y de utilización de los recursos públicos destinados a esta actividad.

El Capítulo III se ocupa del transporte público regular de viajeros por carretera en tanto que servicio público esencial. En primer término, se ordena el servicio público, en particular la gestión indirecta mediante concesiones, en línea de continuidad con la legislación estatal, en este aspecto declarada norma básica por el Tribunal Constitucional. No obstante, esta Ley apuesta por las concesiones zonales, con indicación de servicios, trayectos y frecuencias, frente a las concesiones lineales, que son preferentes en la legislación estatal, claro está que porque se ocupa de transportes intercomunitarios. Se opta, igualmente, por un plazo concesional algo más largo, de ocho a veinte años, que se acomoda mejor a la realidad de los servicios, siempre de escaso recorrido, que se realizan en las islas. Por otra parte, y en segundo término, la Ley desarrolla el concepto de transporte insular integrado de la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, de forma que sea la suma de los transportes regulares de viajeros de ámbito insular, comarcal, metropolitano y urbano, que existan o puedan existir en cada una de las islas en función de sus necesidades particulares. La responsabilidad de ese transporte recae sobre los Cabildos Insulares, dejando abierta la puerta a la colaboración de los Ayuntamientos, mediante acuerdos en los que se delimiten las responsabilidades y aportación de cada uno de ellos.

El Capítulo IV se ocupa del transporte público discrecional. La regulación sigue la pauta de la legislación del Estado, si bien, en materia de autorizaciones es preciso destacar dos medidas: la autorización por empresa como regla general y el ámbito estatal de los títulos habilitantes que se otorguen. Con respecto a esto último, ese ámbito territorial estatal depende del desarrollo de las previsiones de la Disposición Adicional Octava de la Ley estatal de Ordenación de los Transportes Terrestres, que debe concluir con esa consecuencia. No obstante, ante la eventual demora en su aprobación, se incorpora una disposición transitoria que establece con este carácter el ámbito territorial autonómico hasta entonces.

El Capítulo V se dedica a los transportes privados. Se regula el transporte privado complementario tanto de viajeros como de mercancías, haciendo frente a dos cuestiones tradicionalmente controvertidas, la condición de viajero en este transporte y el concepto de gestión de mercancías, exigiendo dimensión empresarial y exclusividad.

El Capítulo VI se ocupa de las peculiaridades de distintas modalidades de transporte en línea con la regulación supletoria. Aun así, esta Ley introduce algunas novedades relevantes: el transporte a la demanda, que pretende ofrecer un servicio acomodado a las necesidades de determinados grupos de usuarios, al que no llega el transporte regular de viajeros de servicio público; el transporte turístico, tanto público como privado complementario, con el que se intenta dar respuesta a necesidades de transporte específicas de la actividad turística, imprescindibles para asegurar la calidad de los servicios que ofrecen; y el transporte adaptado, que es aquél que atiende a las necesidades físicas, psíquicas, incluso, socioeconómicas, de los usuarios, y que requiere de vehículos adaptados a sus necesidades. Finalmente, en materia de transporte escolar, la decisión es que su realización sea en las mismas condiciones y modalidades sin excepciones, de ahí que se considere a extinguir el privado complementario escolar.

El Capítulo VII se dedica al transporte en taxi. Se trata de un sector de transporte clave en las islas, que, sin embargo, tradicionalmente, ha estado falto de regulación, sujeto al reglamento nacional y a ordenanzas municipales, con problemas, por ejemplo, en materia de infracciones y sanciones. La regulación responde a la realidad del sector en las islas, si bien, no sólo persigue reglamentar la actividad, incluyendo su transparencia, sino también dar respuesta a los problemas particulares que existen en las áreas metropolitanas y en las infraestructuras portuarias y aeroportuarias, mediante las zonas de prestación conjunta y las áreas sensibles.

Por último, el Capítulo VIII se ocupa de las medidas de control, tanto técnicas como documentales, optando por la implantación del tacógrafo, en aras de la calidad del transporte en las islas. En todo caso, esta medida se pondera con una disposición transitoria que permite su aplicación progresiva y que encarece al Gobierno a adoptar medidas que promuevan y favorezcan su cumplimiento.

El Título IV se dedica a las actividades auxiliares y complementarias. Su contenido es continuista con respecto a la normativa estatal vigente. No obstante, se formulan los principios que deben regir una actividad clave en Canarias por su relación con el turismo: el arrendamiento de vehículos, con conductor, sin conductor, y en caravanas. En el caso del arrendamiento con conductor, se establecen los criterios que deben regir esa actividad, que aseguren su calidad, y que la diferencien del servicio de taxis. En cuanto a las caravanas, se fijan las reglas para subordinar esta actividad a la protección de los recursos naturales del archipiélago. Con carácter general, la Ley incorpora previsiones para hacer frente a los supuestos de desplazamiento masivo de vehículos, con carácter estacional, a las islas, con el fin de evitar su efecto perjudicial sobre el medio ambiente insular.

El Título V formula el régimen de inspección y sancionador. En este punto, la Ley sigue el esquema de la legislación estatal, en su día acordado con todas las Comunidades Autónomas, si bien se introducen tipos infractores acomodados a la realidad del transporte insular, como los referidos al servicio de taxis y al arrendamiento de vehículos para circular en caravana, y se incorpora un listado de conductas que se consideran condiciones esenciales de las concesiones, autorizaciones y licencias administrativas, en aras de la seguridad jurídica.

La Ley se cierra con un conjunto de disposiciones adicionales, transitorias y finales, que pretenden recoger algunas medidas y supuestos particulares, referidos a la colaboración

interadministrativa, y, sobre todo, a través de las disposiciones transitorias, se establece el tránsito razonable entre el nuevo marco legal y el vigente hasta ahora, que se sustituye.

Por último, cabe señalar que en el proceso de elaboración de la presente norma han tenido participación activa distintos organismos públicos y entidades tanto públicas como privadas.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de la Ley.*

1. La presente Ley tiene por objeto la ordenación del transporte por carretera y de las actividades complementarias relacionadas con el mismo que se desarrollen en el ámbito territorial de Canarias.

2. En especial, son objeto de regulación las siguientes materias:

a) La regulación de los transportes por carretera y el establecimiento de los principios y criterios que han de observar los poderes públicos en la planificación, dirección y desarrollo de esta actividad económica.

b) Las competencias de las Administraciones Públicas de Canarias sobre esta modalidad de transporte, así como los mecanismos de interrelación, colaboración, coordinación y cooperación interadministrativa.

c) La actividad profesional y empresarial, las formas y requisitos de acceso a la profesión, derechos y deberes, la participación en la formación de la política de los transportes por carretera.

d) Los derechos y deberes de los usuarios.

e) La actividad y servicios de transporte por carretera, así como las actividades relacionadas con él.

f) La inspección de los transportes por carretera y régimen sancionador.

Artículo 2. *Actividades sujetas a la Ley.*

1. Se regirán por esta Ley:

a) Los transportes de viajeros y mercancías que se desarrollen en Canarias, realizados en vehículos automóviles por vías terrestres públicas, urbanas e interurbanas, tanto de carácter público, como privado. Se entienden incluidos los transportes públicos efectuados en recintos cerrados portuarios y aeroportuarios y cualesquiera otros propios de obras públicas o privadas.

b) Las actividades relacionadas con los transportes regulados en esta ley y, en concreto, las desarrolladas por:

Las empresas cuyo objeto sea la mediación, la información y contratación, la distribución de cargas, la agrupación, almacenaje o logística.

Las empresas cuyo objeto sea la mediación, la información o la contratación de transporte de viajeros.

Cualquier otra cuyo objeto tenga como causa o finalidad el transporte de mercancías o de viajeros y sea calificada como actividad de transporte por el Gobierno.

Las empresas que se dediquen al arrendamiento de vehículos.

Las empresas que se dediquen al transporte, auxilio, arrastre y rescate de vehículos y maquinaria en carretera.

c) Las estaciones de transporte por carretera, los intercambiadores modales, las áreas logísticas de transporte terrestre, así como cualesquiera otras instalaciones o infraestructuras de apoyo a los transportes.

d) Las empresas que se dediquen a la prestación de servicios de transporte con vehículos en régimen de multipropiedad o de vehículo compartido, más conocidos como las modalidades de «car sharing» y «car pooling».

2. El transporte sanitario, el escolar y de menores y el transporte funerario se regirán por la presente Ley, sin perjuicio de la aprobación y aplicación de normas específicas en función de la singularidad de su actividad, estando en todo caso sujeto su ejercicio a la previa obtención de una autorización administrativa.

Artículo 3. *Clasificación de los transportes.*

A los efectos de esta Ley, los transportes de viajeros y mercancías por carretera se clasifican del modo siguiente:

1. Por su naturaleza, los transportes por carretera podrán ser públicos o privados:

a) Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.
b) Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

2. Por su objeto, los transportes pueden ser de viajeros, mercancías y mixtos:

a) De viajeros, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.
b) De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin. Estos transportes tendrán, en todo caso, la consideración de discrecionales.
c) Mixtos, cuando estén dedicados al desplazamiento conjunto de personas y de mercancías en vehículos especialmente acondicionados a tal fin, que realicen el transporte con la debida separación.

3. Por su periodicidad, los transportes públicos por carretera pueden ser regulares o discrecionales:

a) Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.
b) Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

4. Por su continuidad, los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser permanentes o temporales:

a) Son transportes permanentes, aquellos que se llevan a cabo de forma continuada para atender necesidades estables.
b) Son transportes temporales o no permanentes, aquellos que están dirigidos a atender necesidades perentorias de transporte, de carácter excepcional o coyuntural, de duración temporal limitada, aun cuando sea periódica.

5. Por sus usuarios, los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser de uso general o de uso especial:

a) Son transportes de uso general, los dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.
b) Son transportes de uso especial, los destinados a servir exclusivamente las necesidades de un grupo específico de usuarios.

6. Son transportes de carácter especial, aquellos de personas y mercancías que queden sujetos a una reglamentación singular por razón del tipo de vehículo utilizado, la clase de usuarios, las mercancías desplazadas, sus condiciones de prestación, y otras, siempre que no tenga cabida en una modalidad ya regulada.

Artículo 4. *Principios y objetivos generales.*

1. El transporte por carretera, dentro del sistema canario de transportes, es una actividad de interés general, de carácter estratégico para el desarrollo y cohesión social, económica y

territorial del Archipiélago, de cada una de sus islas, y de sus habitantes, que se rige por el principio de libre competencia, sin perjuicio de aquellos transportes públicos de viajeros que se declaran servicio público esencial a los efectos de garantizar la movilidad de personas de modo regular, continuo, accesible y asequible, por el territorio insular.

2. La intervención pública sobre los transportes por carretera deberá orientarse a la consecución de los siguientes objetivos:

a) La satisfacción de la demanda de movilidad de la población en general, garantizando su derecho a un transporte público regular, de calidad, y sostenible, con especial atención a los estratos sociales menos favorecidos económicamente y a aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado.

b) La integración y vertebración en el sistema intermodal de transportes de Canarias, en el marco del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes y de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras.

c) La creación mediante el impulso de la Red Transcanaria de Transportes de un espacio autonómico de los transportes y la movilidad que permita superar la fragmentación territorial mediante la combinación de los distintos modos de transporte y la ausencia de restricciones a la movilidad de pasajeros y mercancías.

d) La existencia en cada una de las islas de un servicio de transporte público regular de viajeros, sostenible y de calidad, en coordinación con los transportes urbanos que existan, o que puedan existir.

e) La promoción y, en su caso, la priorización del transporte público regular de viajeros frente a los modos privados de transporte.

f) La equiparación de los costes de la movilidad a la media que soportan los usuarios de esta clase de transporte en territorios continuos, como condición necesaria para garantizar la igualdad con aquéllos, teniendo en cuenta la condición insular y ultraperiférica del archipiélago.

g) El establecimiento de un régimen tarifario y tributario de los transportes equitativo, justo y eficaz basado en la repercusión de los costes en quienes los causan directa o indirectamente.

h) La articulación y, en su caso, coordinación, de las estrategias públicas sobre los transportes por carretera en relación con las que se adopten sobre infraestructuras.

i) La utilización racional de los recursos públicos que se destinen a inversiones y al fomento de los transportes, debiéndose emplear en proyectos y actuaciones que ofrezcan la mayor viabilidad, rentabilidad social y menor impacto ambiental.

j) La consecución de la máxima calidad y seguridad en la prestación de la actividad de transporte por carretera y la reducción de los impactos y coste medioambiental.

k) La promoción de la agrupación y redimensionamiento de las empresas de transporte por carretera en orden a asegurar su competitividad y su proyección exterior.

l) El fomento de la competencia como instrumento para evitar situaciones de monopolio o cualquier otra forma de posición dominante.

m) La colaboración, comunicación, información, y coordinación de actuaciones de las Administraciones Públicas, entre éstas y la ciudadanía sobre la base de la simplificación administrativa.

TÍTULO I

La organización administrativa de los transportes por carretera en Canarias

Artículo 5. *Las Administraciones Públicas competentes en materia de transporte por carretera.*

Las Administraciones Públicas canarias responsables de los transportes por carretera son las siguientes:

a) La Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

b) Los Cabildos Insulares.

c) Los Ayuntamientos canarios.

d) Las entidades de derecho público con personalidad jurídica propia, vinculadas o dependientes de las anteriores administraciones, que se constituyan para la programación, dirección y coordinación de las políticas de integración y gestión de los transportes.

Artículo 6. *Competencias de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.*

En materia de transporte por carretera, la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias será competente específicamente en:

a) La ordenación y planificación de esta clase de transporte, así como de las actividades relacionadas con los mismos, en el ámbito de Canarias.

b) La elaboración del proyecto de Directrices de Ordenación de Infraestructuras y, como parte de las mismas, la ordenación y planificación de los servicios de transporte por carretera y de las infraestructuras de interés autonómico.

c) La elaboración del Plan Estratégico de Transportes de Canarias.

d) La elaboración del Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes y la planificación de la movilidad en él.

e) La planificación y coordinación de una política de movilidad y de carreteras que prime el transporte público.

f) La planificación y establecimiento de los intercambiadores modales de carácter e interés suprainsular.

g) La participación, en representación de Canarias, en los órganos de ámbito nacional, europeo o superior, de debate, coordinación y asesoramiento de los transportes por carretera.

h) La regulación de un sistema de tarificación del transporte equitativo, justo y eficaz cuyos rendimientos reviertan en el transporte regular, colectivo y público.

i) La gestión del Registro Canario de Operadores de Transportes por Carretera.

j) La regulación y reconocimiento de la capacitación profesional como transportista.

k) El ejercicio de las competencias delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de junio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carreteras y por cable.

l) La planificación y coordinación de una política de fomento del sector del transporte por carretera dirigida a la modernización, competitividad y eficiencia del sector en las islas.

m) La promoción de la utilización de las tecnologías disponibles al servicio del objetivo de la reducción del consumo energético y la emisión de gases contaminantes en el sector del transporte por carretera.

n) Todas aquellas materias que por su trascendencia o interés autonómico deban corresponder a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias de acuerdo con lo previsto de la legislación sobre el régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias y en su normativa de desarrollo y ejecución; y, además, todas las facultades de reglamentación, coordinación y alta inspección que le corresponden de acuerdo con esa misma normativa.

ñ) La adopción de acuerdos de coordinación de los cabildos insulares a los efectos de garantizar la aplicación armonizada en todo el territorio de la Comunidad Autónoma.

o) El establecimiento, en su caso, de criterios objetivos para el otorgamiento de autorizaciones y demás títulos habilitantes referidos a los transportes por carretera, distintos a los establecidos en la presente norma, basados en razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público.

Artículo 7. *Competencias de los Cabildos Insulares.*

1. Los Cabildos Insulares ostentan en materia de transporte por carretera las competencias que la legislación de régimen local les atribuya, así como las transferidas por la Comunidad Autónoma de Canarias y, en particular, las siguientes:

a) La programación, la planificación y la coordinación insular del transporte por carretera en el marco de la planificación autonómica, territorial y sectorial, de esta clase de transporte.

b) La elaboración de los Planes Territoriales Especiales de Transportes recogidos en las Directrices de Ordenación del Territorio.

c) La participación en la definición de la política general de los transportes en la Comunidad Autónoma de Canarias, en particular de carreteras, y en la planificación de la movilidad.

d) El establecimiento y prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera no urbanos.

e) El establecimiento de criterios objetivos adicionales a los que establezca en su caso la Comunidad Autónoma de Canarias, aplicables al otorgamiento de autorizaciones y demás títulos habilitantes referidos a los transportes por carretera y de las actividades relacionadas con los mismos, dentro de los límites y conforme a los parámetros definidos por esta Ley, así como la gestión y concesión de los mismos.

f) La elaboración y ejecución de los planes y campañas de inspección de las empresas y actividades relacionadas con los transportes por carretera, así como la inspección, control y vigilancia de las mismas.

g) La incoación, tramitación y resolución de los expedientes sancionadores.

h) La autorización del establecimiento y, en su caso, la construcción y explotación de las estaciones de vehículos de servicios públicos de viajeros y mercancías por carretera, y demás infraestructuras de apoyo a los transportes de ámbito insular.

i) La creación de la organización administrativa necesaria que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros, sin perjuicio de la participación en la misma de otras administraciones.

j) La planificación, regulación y autorización de las zonas de prestación conjunta y áreas sensibles en el transporte público en taxis.

k) La adecuación de las infraestructuras de los transportes que sean de su competencia a las necesidades de los mismos de acuerdo, en su caso, con las previsiones contenidas en los instrumentos de ordenación de los transportes que afecten a dichas infraestructuras.

l) La construcción y explotación de los intercambiadores modales.

m) Cualquier otra que pueda ser transferida o delegada por la Comunidad Autónoma de Canarias.

2. Mediante convenio, los Cabildos Insulares gestionarán las competencias en materia de transporte terrestre que corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias en virtud de 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.

Artículo 8. *Competencias de los Ayuntamientos.*

1. Corresponden a los Ayuntamientos en materia de transporte por carretera las siguientes competencias:

a) Las que le atribuye como propias la legislación de régimen local.

b) Las que les deleguen los Cabildos Insulares y, en su caso, la Comunidad Autónoma de Canarias.

c) Las competencias establecidas en los apartados i) y l) del artículo anterior, circunscritas al ámbito municipal.

d) La participación en la delimitación y regulación de zonas de prestación conjunta y áreas sensibles en el transporte público en taxis.

e) El establecimiento de condicionantes o limitaciones adicionales a los que establezca, en su caso, la Comunidad Autónoma de Canarias para la prestación de servicios íntegramente urbanos.

2. Asimismo, los municipios de cada isla participarán en la organización administrativa que haga efectiva la integración insular del transporte público regular de viajeros.

Artículo 9. *Colaboración y coordinación interadministrativa.*

1. Las Administraciones Públicas canarias competentes en materia de transportes por carretera harán uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información

contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinado de sus respectivas atribuciones.

2. En particular, las administraciones con competencias sobre el transporte público regular de viajeros, crearán los órganos y entidades precisos dirigidos al establecimiento y gestión del sistema integrado insular del transporte público regular de viajeros.

3. La Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias prestará su apoyo técnico para la creación de forma homogénea de esta estructura administrativa de acuerdo con los criterios que se establezcan en las Directrices de Ordenación de las Infraestructuras. Asimismo, podrá participar en dichos órganos o entidades en la forma que acuerde con las administraciones insular y municipal.

TÍTULO II

Los sujetos del transporte

CAPÍTULO I

Los operadores de transportes

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 10. *Definición.*

A los efectos de esta Ley, son operadores de transportes las personas, físicas o jurídicas, que, previa acreditación de los requisitos establecidos en la presente Ley y su normativa de desarrollo se dedican a prestar servicios de transporte de personas y de mercancías por cuenta ajena.

Artículo 11. *Derechos.*

Los operadores de transportes tienen los siguientes derechos:

a) El libre ejercicio de la profesión, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos legales exigibles.

b) El libre acceso al mercado de los transportes por carretera, sin perjuicio de las exigencias y limitaciones que puedan establecerse en el marco de esta Ley y sus normas de desarrollo.

c) Fijar las condiciones de los contratos de transporte de acuerdo con la legislación general, y, en particular, la de protección de consumidores y usuarios.

d) Participar y colaborar, a través de sus organizaciones representativas, con las administraciones competentes en materia de transporte por carretera.

e) Cualquier otro derecho que le reconozcan las leyes.

Artículo 12. *Deberes.*

Los operadores de transportes tienen los siguientes deberes:

a) Obtener de la administración que sea competente según esta Ley y su normativa de desarrollo, las autorizaciones y demás títulos administrativos que les habilite para el desarrollo en Canarias de la actividad de que se trate.

b) Reflejar de forma precisa las condiciones de la contratación de los transportes. En las mismas deberá figurar de forma clara el régimen de responsabilidad en el caso de incumplimiento de las mismas sin que se puedan incluir cláusulas de exención de dicha responsabilidad.

c) Tratándose de transportes públicos, informar a los usuarios, de manera completa y detallada, de los servicios que preste y características de los mismos.

d) Someterse a las actuaciones de inspección y fiscalización que ejerza la Administración Pública competente de acuerdo con lo establecido en la presente Ley y en la normativa que la desarrolle.

e) Hacer llegar a la administración las reclamaciones y quejas formuladas por los usuarios.

f) Proporcionar la información que le sea requerida por las Administraciones Públicas y cumplir los demás deberes que le impone la legislación vigente.

g) Contar con un seguro de responsabilidad civil en las condiciones y con el alcance establecido por la normativa vigente.

h) Cualquier otro que le impongan las leyes reguladoras de la actividad.

Sección 2.ª Condiciones previas para el ejercicio de la profesión

Artículo 13. *Condiciones previas.*

1. Las personas físicas o jurídicas que deseen ejercer actividad de transporte público por carretera, de acuerdo con el artículo 3 deberán reunir los requisitos siguientes:

a) Tener la nacionalidad española o de alguno de los Estados miembros de la Unión Europea o de un país extracomunitario con el que España tenga suscrito convenio o tratado y, respecto a estos últimos, contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad de transporte en nombre propio.

b) Reunir las necesarias condiciones de capacitación profesional, capacidad económica y honorabilidad.

c) Disponer de los correspondientes títulos administrativos habilitantes.

d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social impuestas por la legislación vigente.

2. La necesidad de título habilitante será exigible también al transporte privado complementario en los términos de la presente Ley.

3. El Gobierno de Canarias podrá exonerar excepcionalmente del cumplimiento de alguno o algunos de los requisitos previstos en el artículo anterior, en los términos que reglamentariamente se establezcan y en el marco de la normativa vigente.

Artículo 14. *Capacitación profesional.*

1. Se entiende por capacitación profesional la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de operador de transportes o, en su caso, de aquellas otras actividades complementarias relacionadas con los mismos.

2. Reglamentariamente y en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa europea, se establecerán:

a) Los conocimientos mínimos exigibles.

b) El modo de adquirir esos conocimientos.

c) El procedimiento de comprobación por la administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos y la expedición de los documentos acreditativos de dicha capacitación.

3. Tratándose de personas jurídicas, el requisito de capacitación profesional deberá ser cumplido por alguna de las personas que ejerzan de forma efectiva y permanente la dirección de la empresa.

4. Si el solicitante es persona física y no satisface este requisito, podrá designar a otra persona que, dirigiendo de manera efectiva y permanente la actividad de transporte en la empresa, cumpla el requisito de capacidad profesional y el de honorabilidad.

5. La Administración podrá autorizar la continuación durante un período máximo de un año, prorrogable por seis meses en casos particulares justificados, y siempre que medie la convocatoria de al menos dos exámenes para la obtención del título, de los servicios o actividades de transporte autorizados que se vinieran realizando, aún cuando no se cumpla el requisito de capacitación profesional, en los casos de muerte o incapacidad física o legal de la persona que hasta entonces hubiera cumplido dicho requisito. A los efectos de esta Ley, en todo caso se considera causa justificada a efectos de prórroga la falta de

convocatoria de pruebas para acreditar la capacidad profesional durante el año siguiente a que se produzca la situación de muerte o incapacidad.

6. A los efectos del cumplimiento de los requisitos de capacitación profesional y honorabilidad, se considera que una persona realiza la dirección efectiva de la empresa cuando cumpla conjuntamente los cuatro requisitos siguientes:

a) Tener conferido poder general de representación para las operaciones propias de su tráfico ordinario, ya sea exclusivo, solidario o mancomunado, en documento público e inscrito en el registro correspondiente cuando sea preceptivo.

b) Tener poder de disposición de fondos sobre las principales cuentas de la empresa, sea de forma exclusiva, solidaria o mancomunada, debiendo ser en estos casos indispensable su firma para la retirada de fondos.

c) Estar dado de alta en el régimen correspondiente de la Seguridad Social a cargo de la empresa para la que presta servicios. No se exigirá este requisito cuando el titular de la autorización sea una persona física y la dirección efectiva de la empresa recaiga en su cónyuge.

d) Otros que se puedan fijar por reglamento.

7. La Administración podrá dispensar del requisito de capacitación profesional a los candidatos a transportista por carretera que justifiquen una experiencia de cinco años, como mínimo, a la entrada en vigor de esta ley, a nivel de dirección de una empresa de transporte en los términos que lo hace el artículo 3, párrafo segundo de la Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, en su redacción dada por la Directiva 98/76/CE del Consejo.

Artículo 15. *Requisitos de honorabilidad.*

Se entiende que una persona posee el requisito de honorabilidad cuando no concurra en ella ninguna de las circunstancias siguientes:

a) Haber sido objeto de una condena penal por delito grave.

b) Haber sido declarada no apta para ejercer la profesión de transportista por carretera de acuerdo con la normativa vigente.

c) Haber sido sancionada reiteradamente por infracción grave de la normativa relativa a las condiciones de remuneración y de trabajo de la profesión, o la actividad de transporte de mercancías o de viajeros por carretera, según el caso, en especial, las normas relativas a tiempos de conducción y de descanso de los conductores, al peso y dimensiones de los vehículos comerciales, a la seguridad vial y a la seguridad de los vehículos, a la protección del medio ambiente y a las restantes normas relativas a la responsabilidad profesional.

De concurrir cualquiera de los casos descritos, el requisito de honorabilidad no se cumplirá mientras no se haya producido la cancelación de la pena o la extinción de la responsabilidad derivada de la sanción de acuerdo con lo dispuesto en la legislación en cada caso aplicable y, en su defecto, tres años después de la firmeza de la sanción.

Artículo 16. *Capacidad económica.*

Se entiende por capacidad económica la disposición de los medios y recursos financieros necesarios para asegurar el desarrollo regular de la actividad de que se trate.

Reglamentariamente, se determinarán las condiciones de capacidad económica exigibles según la naturaleza, clase, características y ámbito territorial de la actividad.

Artículo 17. *Evaluación periódica.*

La Administración competente comprobará al menos cada dos años que los operadores de transporte siguen cumpliendo las condiciones de honorabilidad, de capacidad financiera y de competencia profesional. A estos efectos, los operadores deberán presentar una declaración responsable ante la Administración en la que expresen el mantenimiento de esas condiciones y, en su caso, los cambios producidos con respecto a la comprobación anterior, sin perjuicio de la actuación de oficio de aquélla, bien por propia iniciativa, bien en orden a verificar los datos declarados.

CAPÍTULO II

Los operadores de actividades complementarias y auxiliares

Artículo 18. *Definición.*

Se consideran operadores de actividades complementarias y auxiliares, las personas físicas o jurídicas que realicen actividades complementarias y auxiliares de los transportes por carretera, tales como la mediación en la contratación, las operaciones de distribución y depósito de carga, la información y contratación, y, en general, todas las que operen en el mercado de los transportes de forma organizada y sean calificadas empresas de transporte.

Artículo 19. *Requisitos previos.*

Para el ejercicio de las actividades complementarias y auxiliares se requiere reunir las condiciones previas para el ejercicio de la profesión de operador de transportes, incluidos los requisitos de capacitación profesional, de honorabilidad y de capacidad económica, de acuerdo con lo previsto en los artículos 13 a 17 de esta Ley, sin perjuicio de las especialidades que pueda establecer su regulación específica.

Artículo 20. *Regulación.*

Se reconoce el libre ejercicio profesional y empresarial de las actividades complementarias y auxiliares del transporte por carretera, sin perjuicio de la necesidad de obtener los títulos administrativos habilitantes previstos en esta Ley y, en su caso, de la reserva de la titularidad de alguna de esas actividades al sector público de acuerdo con el artículo 128.2 de la Constitución.

CAPÍTULO III

Agrupación y cooperación

Artículo 21. *Agrupación de operadores.*

Los poderes públicos promoverán el asociacionismo entre los operadores de transportes, así como de quienes desarrollen actividades complementarias y auxiliares, a fin de canalizar la participación de los mismos en la definición de los objetivos de política general de los transportes en Canarias así como en las normas que afecten a sus intereses en el marco de esta Ley.

Reglamentariamente se establecerán las condiciones de participación de las asociaciones, agrupaciones y federaciones de transportistas en los órganos que se creen a tales efectos.

Artículo 22. *Cooperación y colaboración entre empresas.*

1. Las Administraciones competentes promoverán la agrupación y cooperación de los pequeños y medianos operadores de transportes, incentivando fórmulas de cooperación entre ellos, especialmente la constitución de cooperativas, sociedades comercializadoras o agrupaciones de interés económico, que podrán ser las titulares de los títulos administrativos habilitantes.

2. Reglamentariamente se establecerán, en su caso, los procedimientos para atribuir los títulos habilitantes a las cooperativas, y otras modalidades de agrupación, así como las condiciones que deben cumplir.

3. Cuando las empresas autorizadas para la realización de transporte público reciban demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, podrán atenderlas utilizando la colaboración de otros transportistas debidamente autorizados que dispongan de los medios necesarios determinándose reglamentariamente los requisitos necesarios para llevar a cabo dicha colaboración.

4. Los términos en que sea admisible la colaboración en la realización de transporte público regular de viajeros permanente y de uso general se establecerá en los pliegos de

cláusulas administrativas de las respectivas concesiones mediante un procedimiento de comunicación previa.

Artículo 23. *Representación de los trabajadores.*

Las organizaciones sindicales más representativas del sector, tendrán participación en la definición de los objetivos de política general de los transportes en Canarias así como en las normas que afecten a sus intereses en el marco de esta Ley, en la forma que reglamentariamente se determine.

CAPÍTULO IV

Los usuarios

Artículo 24. *Definición.*

Son usuarios de los transportes por carretera, aquellos que utilicen o demanden cualquier medio de transporte público o soliciten los servicios de las empresas dedicadas a las actividades complementarias y auxiliares.

Artículo 25. *Derechos y deberes.*

1. Los usuarios de los transportes de viajeros tienen los siguientes derechos:

a) Disponer de unos servicios públicos de transporte basados en la calidad y seguridad.
b) Recibir en todo momento información completa y detallada sobre los servicios públicos y sus condiciones de prestación.
c) Reclamar contra las empresas o entidades que presten los servicios públicos en el caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación.
d) Que sean tenidas en cuenta las especiales necesidades en los supuestos de personas de movilidad reducida de acuerdo con la legislación aplicable y su normativa de desarrollo.
e) Que se adopten las medidas precisas en orden a atenuar los efectos de la utilización de los transportes en su salud y en el medio ambiente.
f) Ser indemnizados de los daños que puedan sufrir de acuerdo con la legislación vigente.
g) Cualquier otro derecho que les otorguen las leyes y los reglamentos.

2. Los derechos descritos lo son sin menoscabo de los que les confiere la legislación de consumidores y usuarios.
3. Reglamentariamente se establecerán las condiciones de accesibilidad, calidad y seguridad a que tienen derecho los usuarios de los distintos tipos de transporte, incluidas las garantías jurídicas y económicas que fueran necesarias.
4. Los daños que sufran los viajeros deberán estar cubiertos por un seguro en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia.
5. Los usuarios de los transportes públicos de viajeros tienen los siguientes deberes:

a) Hacer un uso adecuado de los vehículos que utilice, evitando su deterioro y suciedad.
b) Viajar en los lugares habilitados al efecto en cada vehículo.
c) Disponer de título de transporte suficiente para el trayecto y condiciones de prestación que esté utilizando.
d) No abandonar el vehículo, ni acceder al mismo fuera de las paradas autorizadas, ni realizar actos susceptibles de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor.
e) Atender las indicaciones que formule el conductor y, en su caso, el personal de la empresa gestora, en relación con la correcta prestación del servicio y las condiciones de seguridad que deban ser observadas durante el mismo, así como lo indicado a tal fin en los carteles colocados en los vehículos o estaciones de transporte.
f) Mostrar el billete o título de viaje a requerimiento del personal de la inspección cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el transporte utilizado por éstos.

Artículo 26. *Acceso a los transportes.*

1. El acceso a los medios de transporte público de viajeros será libre sin más limitaciones que las siguientes:

a) Las que pongan en peligro el buen orden del servicio o afecten a la integridad de las personas, mercancías o vehículos.
b) Las motivadas por la capacidad de los vehículos.
c) El abono del precio establecido en la forma prevista.

2. Cualquier restricción de acceso a los transportes públicos deberá estar amparada por la ley y contar con causa justificada.

Artículo 27. *Libro de Reclamaciones.*

Las reclamaciones de los usuarios de los transportes por carretera se someten a lo establecido por la legislación de consumidores y usuarios, sin perjuicio de las especialidades que establezca el reglamento de desarrollo de la presente ley y de la competencia de la Administración de transportes correspondiente.

Artículo 28. *Asociación de usuarios.*

1. Los poderes públicos promoverán el asociacionismo entre los usuarios de los transportes a fin de hacer más efectiva la participación de los mismos en la definición de los objetivos de política general de los transportes en Canarias. Reglamentariamente se establecerán las condiciones de participación de las asociaciones de usuarios y consumidores en los órganos que se creen a tales efectos.
2. Tendrán participación en la elaboración de normas que afecten a sus intereses, y podrán hacer valer sus planteamientos de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente sobre defensa de los consumidores y usuarios. Cuando las Asociaciones se encuentren representadas en los órganos colegiados que participen en la elaboración de la disposición, se entenderá cumplido el trámite preceptivo de audiencia.

TÍTULO III

Servicios de transporte por carretera

CAPÍTULO I

Generalidades

Artículo 29. *Condiciones de acceso al mercado.*

1. El acceso al mercado de los servicios de transporte por carretera será libre, sin perjuicio de la aplicación de criterios objetivos que puedan establecerse para regular la prestación de los mismos y del cumplimiento de los requisitos previstos en esta Ley y en su normativa de desarrollo.
2. El establecimiento de criterios objetivos que regulen la prestación de servicios de transporte por carretera por razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público, no constituye una restricción o condicionante de acceso al mercado.
A estos efectos se entenderá como capacidad de carga la intensidad de uso del territorio y la red del transporte que se considere adecuada para un desarrollo sostenible, tal como se defina en los planes de transporte y movilidad o de ordenación del territorio.

Artículo 30. *Excepciones.*

1. Excepcionalmente, el Gobierno de Canarias, oídos los Cabildos Insulares, Ayuntamientos afectados, las asociaciones de transportistas, las asociaciones y federaciones de trabajadores y las de usuarios más representativas, podrá restringir o condicionar el acceso al mercado del transporte por carretera, de conformidad con lo

dispuesto por el ordenamiento comunitario europeo sobre medidas de salvaguardia, en los siguientes supuestos:

a) Cuando existan perspectivas de desequilibrio que afecten al desarrollo de los sectores del transporte o se prevean perjuicios medioambientales graves, en especial, atendiendo a la capacidad de carga de cada territorio insular.

b) Cuando pueda resultar afectado el conjunto del sistema de transportes de Canarias o en una determinada isla, así como, un sector importante para el desarrollo económico y social del Archipiélago.

c) Cuando existan desajustes entre la oferta y demanda que generen unas condiciones de mercado que incidan negativamente en la correcta prestación de los servicios públicos.

2. Las medidas limitativas previstas en el apartado anterior podrán adoptar las formas siguientes:

a) Otorgamiento de títulos habilitantes con imposición de obligaciones de servicio público, condiciones o restricciones de circulación.

b) Fijación de cupos o contingentes máximos de determinadas clases de títulos, durante el período de tiempo que se señale y/o el ámbito territorial que igualmente se determine.

c) La suspensión o limitación temporal del otorgamiento de nuevos títulos administrativos.

3. La adopción de cualquiera de estas medidas debe regirse por los principios de proporcionalidad y menor restricción del derecho de los usuarios de acceso a los transportes, sin que, en ningún caso, puedan amparar conductas contrarias a la libre competencia.

CAPÍTULO II

Planificación de la movilidad, promoción del sector y financiación de los transportes públicos regulares

Sección 1.ª Planificación territorial y estratégica de la movilidad

Artículo 31. *Planificación territorial.*

1. La planificación territorial de los transportes tendrá como objetivo la integración de los distintos modos de transportes y la sostenibilidad y accesibilidad del sistema de transporte, procurando el menor consumo de suelo y de recursos por las infraestructuras del transporte. En concreto promoverá el transporte público regular de viajeros, la planificación sostenible de las infraestructuras de transportes, y la promoción de aquellas políticas de movilidad sostenible, todo ello en aras a lograr una comunicación insular e interinsular continua, que supere los condicionantes que impone la fragmentación territorial.

2. La planificación territorial de los transportes se articulará a través de las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, los Planes Territoriales Especiales que las mismas establezcan, dentro del marco establecido por las Directrices de Ordenación General, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril.

3. La planificación de nuevas infraestructuras viarias, de puertos, aeropuertos y de transportes llevarán aparejado un estudio de movilidad y de uso del transporte público, que será informado por la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en la materia.

Artículo 32. *Planificación autonómica estratégica.*

1. El Plan Estratégico de Transportes comprende las medidas que sean precisas para asegurar la relación entre el transporte terrestre por carretera con los demás medios de transporte terrestres, marítimos y aéreos, y con los servicios e infraestructuras que los soportan, en orden a lograr unidad y continuidad del territorio canario en materia de transportes.

2. El Plan Estratégico de Transportes tendrá, al menos, el siguiente contenido:

a) El estudio de la movilidad de personas y mercancías, sus deficiencias y necesidades en Canarias.

b) La identificación y, en su caso, definición, de los transportes, servicios e infraestructuras que se consideren de interés por constituir el soporte del territorio único.

c) La fijación de medidas, criterios y objetivos temporales para la consecución de la comunicación autonómica continua, en particular, el establecimiento de horarios, frecuencias, incluso, capacidades de transporte, coordinados entre los distintos modos de transporte regular.

d) El establecimiento de criterios y medidas que aseguren la preferencia de los modos de transporte públicos regulares frente a cualquier otro modo de transporte, incluyendo, entre otras, vías de uso exclusivo, vías reversibles, espacios reservados y prioridad en caso de acceso escalonado a los centros urbanos. Así como medidas de distinto orden para promover la renovación y adecuación del parque móvil privado en las islas.

e) La programación de las obras y servicios a ejecutar.

f) Cuantas otras se establezcan reglamentariamente.

3. El Plan Estratégico fija los objetivos fundamentales de la política de transporte para un periodo de siete años, transcurridos los cuales procederá su revisión.

4. El Plan Estratégico se tramitará por la Consejería competente en materia de transportes y será aprobado por el Gobierno, oído el Parlamento de Canarias, en tanto que plan sectorial.

Artículo 33. *Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes y Red Transcanaria.*

1. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes constituye el programa que articula la acción del Gobierno y de la Administración Pública de Canarias en orden al diseño, mejora e implantación de las infraestructuras necesarias para establecer redes de transporte interinsulares, en el marco de los criterios y objetivos establecidos por las Directrices de Ordenación de Infraestructuras y el Plan Estratégico de Transportes.

2. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes contendrá, al menos, una valoración de las necesidades de comunicación y transporte entre las islas, una previsión de infraestructuras de interés autonómico que sería necesario mejorar o implantar para atender aquella necesidad, y una valoración económico-financiera de su ejecución, sin menoscabo de los necesarios estudios medioambientales que sean necesarios en orden a la realización de cada una de las actuaciones programadas.

3. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes será elaborado, previa valoración de las necesidades de comunicación y transporte entre las islas, a cuyo fin dará audiencia, entre otros, a las administraciones implicadas, a los usuarios, a los trabajadores y a los operadores existentes, por la Consejería competente en materia de infraestructuras, que lo elevará al Gobierno para su consideración y aprobación, tras lo cual se trasladará al Parlamento para su trámite reglamentario como programa del Gobierno.

4. La Red Transcanaria comprende las medidas que hacen posible que la red de infraestructuras denominada Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes permita reducir los costes de la movilidad, garantizando el transporte de personas y mercancías al menor tiempo y coste posibles y con la mayor frecuencia, integrando los horarios, frecuencias y tecnología a disposición del usuario de los modos terrestres, marítimos y aéreos; y posibilitando el funcionamiento en red de las infraestructuras necesarias, aplicando las nuevas tecnologías de la información y comunicación, para facilitar las conexiones sin tiempos de espera. Por lo tanto, la Red Transcanaria comprende todas aquellas medidas que posibilitan la consecución de un espacio canario único y cohesionado.

Artículo 34. *Planificación insular.*

1. En el ámbito insular, la planificación de los transportes por carretera y la movilidad se realizarán dentro de lo dispuesto por el Plan Insular de Ordenación y, en particular, por el Plan Territorial Especial de Transportes, con subordinación a lo que dispongan las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, cuya elaboración y contenido viene ordenado por las Directrices de Ordenación General.

2. El Plan Territorial Especial de Transportes desarrollará medidas específicas para conseguir la continuidad e integración entre los distintos modos de transporte en cada isla, y, en especial, adoptar medidas que prevean y ordenen las nuevas necesidades de movilidad, con atención específica a la resolución de los problemas de acceso y congestión de las zonas metropolitanas promocionando e incentivando el uso de la red viaria por parte del transporte público regular de viajeros.

3. La aprobación de nuevos planes parciales, infraestructuras comerciales, sanitarias, educativas, industriales, deportivas, entre otras, que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte público en el área afectada llevará aparejado un estudio de movilidad y transporte público que informarán las corporaciones insulares.

4. En la planificación de los transportes públicos regulares por carretera se priorizará la consecución de un transporte insular integrado, coordinando los distintos modos de transporte terrestre en cuanto a horarios, frecuencias, capacidad, tarifas y políticas de bonificación para colectivos sensibles.

Artículo 35. *Planificación municipal.*

1. **(Derogado)**
2. **(Derogado)**
3. **(Derogado)**
4. La planificación municipal reservará espacio suficiente para la localización de aparcamientos disuasorios, de acuerdo con lo establecido en los estudios de movilidad y en Planes Territoriales Especiales de Transporte. Igualmente, todos los instrumentos de ordenación urbanística que puedan suponer un cambio sustancial de la movilidad y el uso del transporte, incorporarán un estudio sobre tráfico y movilidad.
5. El otorgamiento de licencias municipales para la construcción de infraestructuras que supongan un cambio sustancial de la movilidad en el municipio conllevará un estudio de tráfico, movilidad y transporte público por parte del solicitante.

Artículo 36. *Consejos Territoriales de Movilidad.*

(Sin contenido)

Sección 2.ª Infraestructuras básicas de transporte terrestre y su planificación

Artículo 37. *Paradas preferentes.*

1. Son paradas preferentes aquellas infraestructuras destinadas al transporte público regular de viajeros en las que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) El inicio o terminación de líneas o trayectos de transporte regular de viajeros.
b) El paso de cinco o más líneas de servicio público.
c) La utilización regular por un número elevado de usuarios.
d) La existencia de circunstancias particulares apreciadas por la Administración insular.

2. Los Planes Territoriales Especiales de Transporte, en el marco de lo dispuesto por las Directrices de Ordenación de Infraestructuras deberán contemplar el establecimiento de paradas preferentes de transporte de viajeros en aquellas localizaciones que se consideren idóneas a la vista de las previsiones referidas a los servicios de transporte y a las redes de comunicación. Se considerará, asimismo, la rentabilidad social de la instalación, su necesidad para mejorar las condiciones de transporte, tráfico y circulación de la zona y su conexión con vías de comunicación.

3. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes podrá contemplar paradas preferentes siempre y cuando supongan un elemento vertebrador del territorio canario, por estar en relación con otros modos de transporte.

4. Las paradas preferentes deberán disponer del equipamiento mínimo que se fije reglamentariamente para atender las necesidades de los viajeros y de los conductores que las utilicen.

Artículo 38. *Estaciones.*

1. Son estaciones de transporte los centros destinados a concentrar la salida y llegada de los vehículos de transporte público de viajeros.

2. Los Planes Territoriales Especiales de Transporte, en el marco de lo dispuesto por las Directrices de Ordenación de Infraestructuras y los respectivos Planes Insulares de Ordenación, deberán contemplar el establecimiento de estaciones de transporte de viajeros en aquellas localizaciones que se consideren idóneas a la vista de las previsiones referidas a los servicios de transporte y a las redes de comunicación. Se considerará, asimismo, la rentabilidad social de la instalación, su necesidad para mejorar las condiciones de transporte, tráfico y circulación de la zona, su conexión con vías de comunicación, el impacto medioambiental y la superficie disponible.

3. De acuerdo con las previsiones contenidas en los Planes Territoriales Especiales de Transporte, los Ayuntamientos, de oficio o a instancia de los ciudadanos o asociaciones que los representen, determinarán en sus planeamientos municipales la ubicación de las estaciones de transporte, previa autorización del proyecto en su conjunto, otorgada por el Cabildo Insular correspondiente o del órgano que se cree para posibilitar la integración insular del transporte público. Reglamentariamente se establecerán las prescripciones que deberá contener el proyecto que ha de someter los Ayuntamientos a la aprobación del Cabildo u órgano autorizante, así como las exigencias mínimas infraestructurales y de servicios que deberán reunir las estaciones de transporte.

4. El Eje Transinsular de infraestructuras de Transportes podrá contemplar estaciones de transportes siempre y cuando supongan un elemento vertebrador del territorio canario, por estar en relación con otros modos de transporte.

5. Los Cabildos Insulares, excepcional y motivadamente, por razones de interés general, podrán suplir la falta de iniciativa de los Ayuntamientos en el establecimiento de estaciones de transporte y asumir o colaborar con éstos en la financiación de la construcción de las mismas e, incluso, su explotación, en los términos que se determinen reglamentariamente.

6. Los servicios que contengan las concesiones de transporte público regular de viajeros deberán actualizarse en función del establecimiento de estaciones de transporte de pasajeros, debiendo modificarse los títulos concesionales a fin de que las mismas sean utilizadas por las empresas concesionarias.

Artículo 39. *Intercambiadores.*

1. Son intercambiadores aquellos centros que, además de cumplir lo establecido en el apartado anterior, están provistos de instalaciones destinadas a posibilitar la coordinación del transporte por carretera, público y privado, y de aquél con otros modos de transportes.

2. El Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes, de acuerdo con los Planes Insulares de Ordenación, y en su caso, los Planes Territoriales Especiales de Transporte, deberá prever la localización de intercambiadores en función de la coordinación con los modos de transporte aéreo y marítimo y con otras modalidades de transporte terrestre, la calificación del suelo donde se ubiquen y las condiciones del tráfico, circulación, seguridad y medio ambiente de la zona.

3. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias, de oficio o a instancia de los particulares o de otras Administraciones Públicas, la iniciativa y el establecimiento de intercambiadores e intercomunicadores de carácter o interés suprainsular de acuerdo con la planificación territorial y urbanística, oídos el Cabildo Insular correspondiente y el Ayuntamiento donde se ubiquen.

4. La explotación, directa o indirecta, de los intercambiadores modales corresponderá al Cabildo Insular o en su caso el Ayuntamiento donde el mismo esté ubicado.

5. Los servicios que contengan las concesiones de transporte público regular de viajeros deberán adaptarse en función del establecimiento de intercambiadores.

Artículo 40. *Aparcamientos disuasorios.*

1. Son aparcamientos disuasorios aquellos espacios destinados al aparcamiento de vehículos de uso particular situados en los aledaños de las estaciones, de los intercambiadores y, en su caso, de los accesos a los núcleos urbanos, cuya finalidad es

facilitar el acceso y uso de los transportes públicos por carretera o aquellos con los que estén conectados.

2. Corresponde a los Planes Territoriales Especiales de Transporte, atendiendo a los estudios de movilidad y, en cualquier caso, a las necesidades derivadas de las estaciones e intercambiadores, disponer a través de los instrumentos de ordenación urbanística de reservas de suelo para esta finalidad.

3. La construcción y explotación de estas dotaciones se realizará por cualquiera de las modalidades previstas en la legislación vigente.

Artículo 41. *Carriles guagua-taxi y de vehículos de alta ocupación.*

1. Son carriles guagua-taxi aquellos tramos del viario destinados al uso exclusivo del transporte público regular y taxis y, en su caso, también para vehículos de alta ocupación.

2. El establecimiento de carriles guagua-taxi vendrá ordenado por los Planes Territoriales Especiales de Transportes sin perjuicio de las competencias municipales en su ámbito de actuación. En todo caso el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes contemplará el establecimiento de carriles guagua-taxi exclusivos o de uso compartido con vehículos de alta ocupación en aquellos tramos donde las intensidades medias de tráfico superen los ochenta mil vehículos diarios.

3. Los Planes Territoriales Especiales de Transporte y, en su caso, los planes generales de ordenación de los municipios con problemas singulares de congestión en sus accesos, podrán establecer carriles exclusivos guagua y de vehículos de alta ocupación fijos o móviles, para adecuarse a las necesidades puntuales sin consumir territorio.

4. Los Cabildos Insulares o los Ayuntamientos en caso de vías urbanas o locales, coordinarán su gestión con la colaboración de la Dirección Provincial de Tráfico y las policías municipales.

Artículo 42. *Áreas logísticas.*

1. Son áreas logísticas aquellos centros de distribución de mercancías y de localización para el transporte de mercancías.

2. Corresponde a los Planes Territoriales Especiales de Transporte la planificación del establecimiento de las áreas logísticas de interés público en el territorio insular. En todo caso el Eje Transinsular de Infraestructuras de Transportes podrá contemplar el establecimiento de áreas logísticas y su localización cuando se traten de centros de distribución y localización del transporte de mercancías que impliquen a más de una isla y modo de transporte.

Sección 3.ª Acciones de fomento

Artículo 43. *Fomento de la competitividad, la calidad y la seguridad.*

1. El Gobierno de Canarias, a través del Departamento con competencia en materia de transporte, en colaboración con los Cabildos Insulares podrá realizar programas de fomento en los que, se estimule:

a) Los programas de acción conjunta entre empresas tendentes a mejorar la productividad mediante la disminución de costes, prestaciones de servicios en común u otros medios análogos.

b) La modernización de empresas, en cuanto implique renovación de las instalaciones, adquisición de nuevos equipamientos o actualización de sistemas obsoletos.

c) La difusión y promoción del sector de transporte en Canarias, mediante Congresos, Foros, y cualquier otro mecanismo que coadyuve al apoyo al sector.

d) Cualesquiera otras acciones relativas a la mejora de la oferta de transporte, a promover la competitividad y eficiencia del sector de transporte que el Gobierno estime merecedoras de apoyo público, especialmente aquellas destinadas a la creación de empresas de ámbito autonómico.

2. La aprobación del programa de fomento vinculará a todas las demás Administraciones Públicas a coordinar sus correspondientes acciones del sector del transporte adecuándolo a cada realidad insular.

3. El Gobierno de Canarias, a través del Plan Estratégico de Transportes, elaborará y pondrá en marcha acciones y programas dirigidos al uso responsable y seguro del vehículo privado y la promoción del transporte público.

Sección 4.ª Financiación

Artículo 44. *Financiación pública.*

1. Las Administraciones o entidades y organismos públicos que destinen fondos o recursos económicos para la financiación o cofinanciación del transporte público regular lo realizarán en los términos y con las limitaciones que impone la normativa española dentro del marco comunitario, debiéndose observar, además, los siguientes principios:

a) Los fondos públicos se dirigirán a asegurar la prestación de los servicios públicos esenciales en las debidas condiciones de accesibilidad, calidad y seguridad.

b) La adjudicación de los servicios que sean cofinanciados o auxiliados con recursos públicos se realizará sobre la base de los principios de objetividad, publicidad y libre concurrencia, salvo los supuestos contemplados en la legislación aplicable en la materia de contratación de las Administraciones Públicas.

c) Las decisiones sobre el destino de los recursos públicos para el transporte público regular de viajeros deberán adoptarse una vez estudiadas y valoradas las distintas propuestas, así como el carácter y dimensión ajustada o equilibrada de los servicios. En todo caso, se seguirán los criterios y principios generales de esta Ley, debiendo repercutir, directa o indirectamente, la asignación de estos recursos en los usuarios, a través de bonificaciones o incremento y mejora de las prestaciones.

d) En el transporte público regular de viajeros aquellas zonas y, en su caso, líneas, económicamente deficitarias se incentivarán cuando las mismas sean precisas para atender las necesidades de la población y de la economía canaria en todos sus ámbitos, en el marco del régimen económico y fiscal de Canarias.

2. Las empresas públicas de transportes, de cualquier clase, deberán reunir las mismas condiciones previas y requisitos que cualquier otro empresario de transportes para desarrollar la actividad y, además, mantener contabilidades separadas entre la actividad de transporte y cualesquiera otras actividades, quedando prohibido la imputación de costes e ingresos de una a otra actividad y siendo obligatorio identificar en las cuentas cualquier transferencia financiera efectuada desde la Administración a favor de la actividad de transporte, con independencia de su denominación.

3. A efectos de su financiación, el servicio público de transporte regular de viajeros por carretera en los términos de esta Ley forma parte del transporte integrado insular a que se refiere el artículo 8 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias y recibe fondos de la Administración General del Estado en los términos establecidos en los convenios suscritos.

CAPÍTULO III

Transporte público regular de viajeros por carretera

Sección 1.ª Servicio público

Artículo 45. *Naturaleza y características.*

Los transportes públicos regulares de viajeros por carretera permanentes y de uso general tendrán el carácter de servicio público esencial de titularidad de la Administración competente.

Artículo 46. *Planificación y programación de los servicios.*

1. Las Administraciones Públicas competentes en materia de planificación y programación de los transportes por carretera deberán definir los distintos servicios de su competencia, especificando las zonas de prestación y, en su caso, líneas, que deben ser

atendidas, establecer las condiciones de regularidad, accesibilidad, seguridad y calidad que deben ser cumplidas, y fijar los requisitos mínimos de frecuencia.

2. Las Administraciones Públicas competentes en materia de planificación y programación de los transportes tendrán especial atención en el establecimiento de zonas, en su caso líneas, frecuencias y horarios a la consecución del objetivo de la integración de los distintos modos de transporte.

3. En la determinación de las tarifas que deban ser abonadas por los usuarios de estos servicios de transporte regular, previo estudio de las necesidades, se adoptarán medidas que faciliten el acceso de personas con discapacidad y con menos recursos económicos.

Artículo 47. *Establecimiento de los servicios.*

1. Con carácter previo al establecimiento de los servicios, la Administración Pública u organismo competente en la dirección, gestión y programación de los mismos deberá aprobar un proyecto en el que se incluirán los datos y estudios que resulten precisos sobre la demanda actual y potencial, los medios existentes y previsiones para servirles, las repercusiones en la red del transporte, las circunstancias sociales y económicas que justifican la implantación y demás aspectos que motiven el establecimiento de los servicios.

2. La prestación de los servicios públicos regulares de viajeros requiere resolución de la administración u organismo competente en la que se acuerde su establecimiento, en su caso ampliación o modificación de los existentes, con aprobación conjunta del correspondiente proyecto.

Artículo 48. *Adjudicación de los servicios.*

1. Con carácter general, los servicios serán prestados en régimen de concesión administrativa y adjudicados por el procedimiento de concurso público por el órgano administrativo competente, en la forma que establezca la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, esta Ley y sus normas de desarrollo.

2. Sólo podrán participar en los concursos para la adjudicación de las concesiones a que se refiere el número anterior quienes reúnan los requisitos establecidos en el artículo 13 de la presente ley. Ello sin perjuicio de otros requisitos de solvencia profesional, técnica o económica que pudieran ser exigidos de acuerdo con la legislación sobre contratación pública vigente.

3. La licitación se efectuará sobre la base del proyecto aprobado por la Administración y de un pliego de condiciones administrativas y técnicas que contendrá, como mínimo, las cláusulas siguientes:

a) Los servicios obligatorios definiendo la zona de prestación, los itinerarios, paradas, calendarios y horarios, así como las expediciones mínimas. Estas condiciones se fijarán también cuando el servicio contratado sea lineal.

b) El régimen económico-financiero al que estará sometido el contrato.

c) El régimen tarifario y los criterios de establecimiento del mismo.

d) El número mínimo de vehículos, su capacidad y características, que deberán poder ser cumplidas por dos o más fabricantes, los plazos máximos de antigüedad de los mismos y los planes de renovación.

e) Las instalaciones fijas que se precisen y sus condiciones mínimas de emplazamiento y capacidad.

f) La duración del contrato.

g) Las obligaciones que se impongan respecto a la señalización y acondicionamiento de las paradas, información a los usuarios, sometimiento a las directrices de homogeneización de documentos de viaje, contratos y pagos de tarifas que establezca el órgano o entidad responsable de la integración insular del transporte.

h) La subrogación, en su caso, en las relaciones con los trabajadores de la anterior empresa adjudicataria, de conformidad con la legislación laboral vigente.

i) Los criterios de valoración de las proposiciones que deberán contemplar lo establecido en el número 5 de este artículo.

j) Las demás condiciones económicas y técnicas de los servicios a prestar.

k) Las condiciones que garanticen la reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera y la mejora de la eficiencia energética de los vehículos.

l) Las inversiones a desarrollar y/o aplicar en I+D+I con incidencia en los transportes y en particular sobre la adjudicación de los servicios del concurso de que se trate.

4. Con carácter general, las concesiones se referirán a una zona determinada, comprendiendo los servicios, líneas y trayectos que se determinen de forma expresa en el pliego. No obstante, cuando las necesidades de los usuarios así lo aconsejen, sea más adecuado para la organización del servicio público o se trate de una demanda sobrevenida, las concesiones podrán ser lineales, con delimitación de la línea, trayecto y frecuencia, sin que sea obstáculo para su implantación la eventual concurrencia territorial con una concesión zonal preexistente.

5. En las licitaciones se promoverá y valorará la propuesta de mejora de las condiciones licitadas y, en especial, las referidas al régimen tarifario, la frecuencia de las expediciones, las características, prestaciones y antigüedad de los vehículos, la capacidad y condiciones de las instalaciones, pudiendo las empresas licitadoras, dentro de los límites que se establezcan, formular ofertas que incluyan precisiones, ampliaciones o modificaciones del correspondiente pliego, siempre que no alteren sus condiciones esenciales.

6. En los documentos contractuales se podrá contemplar el régimen de los servicios no permanentes. Igualmente se determinarán las circunstancias que puedan ser libremente modificadas por la empresa en aras de la mejor gestión del servicio, mediante comunicación dirigida a la Administración Pública, que podrá prohibirlas si resultan contrarias a los intereses públicos o establecer condiciones para su realización.

7. Las concesiones se entenderán otorgadas en régimen de exclusividad no pudiendo establecerse otras que cubran servicios coincidentes, salvo que concurran razones fundadas de interés público. A este último efecto, se considera de interés público la coincidencia de cualquier modalidad de transporte regular de viajeros que forme parte del transporte insular integrado con un transporte urbano.

Artículo 49. *Excepciones.*

1. Excepcionalmente, cuando existan motivos de interés público que lo justifiquen, la Administración podrá decidir que la explotación se realice por cualesquiera otras modalidades de gestión de los servicios públicos previstos en la legislación reguladora de la contratación administrativa.

No obstante, procederá la gestión directa sin la necesidad de concurso, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada por el carácter o naturaleza del servicio, ser incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico social debidamente justificados. En este último caso, la Administración podrá utilizar cualesquiera formas de gestión empresarial pública admitidas por la legislación vigente.

2. Asimismo, las empresas podrán proponer a la Administración el establecimiento de nuevos servicios de transporte regular previstos en la planificación vigente. A tal efecto, presentarán ante el órgano administrativo competente, para su aprobación, el correspondiente anteproyecto que deberá cumplir los requisitos que reglamentariamente se establezcan. No serán aprobados aquellos anteproyectos en los que se observe una coincidencia total o parcial de tráficos y condiciones de regularidad con otros servicios preexistentes o previstos en los instrumentos de planificación en los términos que prevea la normativa de desarrollo de la presente Ley.

3. Los servicios a los que se refiere el número anterior serán adjudicados de acuerdo con lo previsto en el artículo 48 de esta ley.

Artículo 50. *Plazo de los contratos.*

1. La duración de los contratos se determinará de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de los vehículos e inversiones realizadas para su cumplimiento. Dicha duración no podrá ser inferior a ocho años ni superior a veinte.

2. Cuando finalice el plazo establecido y no haya sido adjudicado el servicio, podrá disponerse con carácter excepcional y atendido el carácter de servicio público de este transporte, la continuidad de los efectos del contrato originario hasta que concluya el procedimiento de adjudicación del nuevo sin que esta continuidad pueda prolongarse por plazo superior a doce meses. Esta circunstancia no dará al transportista derecho o preferencia alguna respecto a la nueva adjudicación, no pudiendo invocarla en ningún caso.

Artículo 51. *Modificación de los contratos.*

La Administración podrá, de oficio o instancia de los contratistas o usuarios, modificar las condiciones de prestación previstas en el título contractual con motivo de las actualizaciones de los planes y programas de transportes, por razones fundadas de interés público o por la necesidad de incidir en una circunstancia no prevista en el momento de su adjudicación. En todo caso, deberá darse audiencia al contratista y respetarse el equilibrio económico del contrato.

Artículo 52. *Unificación de los contratos.*

1. La Administración u organismo competente, de oficio o a instancia de parte, podrá acordar la unificación de servicios objeto de contratos independientes, cuando existan razones objetivas de interés público que lo justifique, en cuyo caso se otorgará una nueva concesión para el servicio unificado; el plazo de duración de ésta se fijará, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca, teniendo en cuenta los plazos de vigencia pendientes de las concesiones unificadas, sus tráficos y la mejora que para el sistema de transporte suponga la unificación. La Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para la más adecuada prestación del servicio.

2. Reglamentariamente se establecerán los procedimientos de unificación de concesiones de transportes.

Artículo 53. *Extinción de los contratos.*

1. Los contratos se podrán extinguir por alguna de las siguientes causas:

a) El término del plazo previsto en los mismos.

b) El incumplimiento de las condiciones esenciales del contrato que afecte gravemente a los servicios, lo que dará lugar, además, a la incautación de la fianza.

c) La muerte o incapacidad sobrevenida del contratista o la disolución de la empresa. Quedan a salvo la transmisión de la empresa o su cambio de forma jurídica, previamente autorizadas por la Administración.

d) La declaración del concurso del contratista, salvo que se deba a incumplimientos de la Administración concesionaria.

e) La supresión o rescate del servicio por razones de interés público. Cuando el rescate no traiga causa de la declaración de caducidad del supuesto contemplado en el artículo 109.7 de esta Ley, dará lugar a la indemnización que corresponda, en su caso.

f) La renuncia de su titular, preavisada con una antelación mínima de doce meses.

g) El mutuo acuerdo entre Administración y contratista.

h) Las establecidas en el pliego de condiciones, en el documento contractual y en la legislación reguladora de la contratación de las Administraciones Públicas.

i) La unificación y separación de los servicios de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior una vez se otorgue, por la Administración competente, la nueva concesión.

2. La renuncia surtirá efectos cuando sea aceptada por la Administración o, en caso de silencio, tras el transcurso de doce meses desde su comunicación.

3. Cuando se decida la supresión del servicio o se den otras circunstancias de interés público que lo justifiquen, la Administración podrá rescatar las concesiones en cualquier momento anterior a su vencimiento. Este rescate dará lugar a la indemnización que, en su caso corresponda, salvo cuando se acuerde por incumplimiento del concesionario determinante de la caducidad de la concesión como sanción. En el caso de que, tras el rescate, la Administración convoque un nuevo concurso, ésta podrá seguir utilizando los

medios materiales y personales, o cualquiera de ellos, del anterior concesionario, asumiendo los resultados económicos de la explotación durante este periodo y abonando la indemnización que sea procedente en los términos de la legislación estatal vigente.

4. Cuando se produzcan supuestos de insolvencia del concesionario que afecten a la prestación del servicio, abandono o interrupciones de éste, o notorio mal funcionamiento, la Administración podrá intervenir la prestación asumiendo su dirección y explotación durante un plazo de seis meses, utilizando los medios materiales y personales de la empresa concesionaria. Los resultados económicos continuarán imputándose a la misma. Esta situación cesará si se produce la renuncia del concesionario o la declaración de caducidad de la concesión.

Artículo 54. *Compatibilidad con otras modalidades de transportes.*

1. Reglamentariamente y en el marco de la normativa básica, se regularán los casos y términos excepcionales de compatibilidad entre los servicios públicos regulares y otras modalidades de transporte de viajeros y, en particular, con el transporte a la demanda regulado por esta ley.

2. En cualquier caso, cuando la adquisición de los vehículos adscritos a servicios públicos de viajeros regulados en esta sección fuese financiada con fondos públicos, su utilización para la prestación de transporte distinto al regular requerirá el previo reintegro de las cantidades recibidas, salvo que ese uso distinto sea autorizado con carácter previo por la Administración competente, en casos de financiación mixta.

Sección 2.ª Modalidades de gestión del transporte público regular de viajeros

Artículo 55. *Transporte insular integrado.*

1. Se entiende por transporte insular integrado, aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por las distintas modalidades de transporte público regular de viajeros por carretera en los términos de la presente Ley.

2. La planificación, administración y gestión del transporte insular compete a cada uno de los Cabildos Insulares, en colaboración con aquellas entidades locales que hayan desarrollado un transporte público regular de viajeros; en todo caso con sujeción a lo dispuesto en esta Ley, en particular en cuanto a modalidades de gestión, y en el marco de la ordenación básica externa, legislativa y reglamentaria, que corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias de conformidad con la legislación de régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.

3. La programación de este servicio público se realizará por el Plan Territorial Especial Insular de Transportes ordenado por las Directrices Generales de Ordenación.

4. La gestión del transporte insular integrado se hará mediante las distintas posibilidades de instrumentos de gestión, ya sean consorcios, autoridades únicas o cualquier otro instrumento de coordinación de las distintas modalidades de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros.

Artículo 56. *Transporte interurbano.*

1. Se entiende por transporte interurbano aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle y comunique núcleos poblacionales diferentes situados dentro de una misma isla, siempre que no sean del mismo término municipal.

2. La competencia de planificación, administración, financiación y gestión del transporte interurbano compete a los Cabildos Insulares con sujeción a lo dispuesto en esta Ley, en particular en cuanto a modalidades de gestión, y en el marco de la ordenación básica externa, legislativa y reglamentaria, que corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias de conformidad con la legislación de régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias.

3. El transporte interurbano formará parte del transporte insular integrado.

Artículo 57. *Transporte urbano.*

1. Se entiende por transporte urbano, aquel que se desarrolle en núcleos consolidados de población dentro de un mismo término municipal, así como el que comunique entre sí núcleos poblacionales diferentes situados en el mismo ámbito territorial municipal según se establezca reglamentariamente.

2. La competencia en la regulación, planificación, administración, financiación y gestión corresponde a los Ayuntamientos del municipio donde se desarrolle el transporte urbano. Los municipios serán competentes con carácter general para la gestión, inspección y sanción del transporte público urbano de viajeros que se lleve a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. También serán competentes para la ordenación de los servicios, así como el establecimiento del régimen tarifario, con sujeción a la normativa general sobre precios.

3. En los términos previstos en la legislación de la Comunidad Autónoma, la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias y los Cabildos Insulares podrán delegar a los municipios funciones distintas de las expresadas en el artículo anterior, siempre que las mismas se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal. Asimismo, podrán participar en la financiación del transporte urbano público regular de viajeros en los términos que se acuerden.

4. El transporte urbano regular de viajeros podrá integrarse en el servicio público de transporte insular integrado previo acuerdo de las administraciones promotoras con el Cabildo Insular correspondiente, en el que se establecerán las obligaciones financieras de aquéllas.

Artículo 58. *Régimen jurídico del transporte urbano.*

1. Los preceptos de la presente Ley serán aplicables al transporte urbano en todo lo que no resulte incompatible con la especial naturaleza del mismo. Reglamentariamente podrán realizarse las adaptaciones del contenido de la misma que resulten necesarias conforme a la referida naturaleza especial del transporte urbano.

2. Respetando las normas generales aplicables, los Ayuntamientos y los Cabildos Insulares podrán establecer condiciones específicas en relación con los servicios de transporte urbano e interurbano de viajeros.

Artículo 59. *Coordinación del transporte insular integrado.*

1. En caso de coincidencia de trayectos entre el transporte insular integrado, en cualquiera de sus modalidades, y el transporte urbano u otra no integrada en aquél, el Cabildo, previo acuerdo con el municipio afectado, establecerá un régimen específico que asegure una gestión unitaria mediante la constitución de una organización de naturaleza consorcial u otra modalidad que asegure esa ordenación conjunta, en el marco del Plan Territorial Especial Insular de Transportes.

2. La coordinación con el transporte insular integrado no determina la pérdida de la competencia municipal, pero su ejercicio y, en particular, las potestades de ordenación, tarifaria, inspección y sanción, se ejercerá por la organización que se constituya en el marco del citado planeamiento especial.

3. Cuando los servicios afecten a intereses que transciendan los puramente municipales, las competencias se ejercerán de forma coordinada entre los Ayuntamientos y el Cabildo Insular y, en su caso, la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, en el marco de lo que establece la legislación reguladora del régimen jurídico de las Administraciones Públicas de Canarias y de esta Ley.

4. Aquellos municipios que compartan problemas de coordinación en su red de transporte público regular de viajeros, y con el fin de conseguir una ordenación unitaria de los servicios de transportes podrán establecer, a través de convenios un régimen específico que tenga por finalidad la regulación de un sistema coordinado de prestación del transporte público regular de viajeros. Podrá asimismo encomendarse la referida ordenación unitaria a alguna entidad pública preexistente, siempre que resulte debidamente garantizado el respeto a la autonomía municipal constitucionalmente reconocida.

5. La Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias y los Cabildos Insulares podrán participar en los órganos de gobierno de las entidades supramunicipales a que se refiere el número anterior, siempre que sus competencias o intereses resulten afectados.

CAPÍTULO IV

Transporte público discrecional

Artículo 60. *Requisitos.*

1. Los transportes públicos discrecionales de viajeros, mercancías o mixtos sólo podrán realizarse por las personas físicas o jurídicas que cumplan los requisitos sobre capacitación profesional, económica y honorabilidad y demás condiciones señaladas en el artículo 13, y estén en posesión de la correspondiente autorización administrativa.

2. Las autorizaciones se otorgarán referidas a la empresa u operador solicitante y vinculadas a vehículos determinados, sin que las mismas condicionen el volumen de transporte permitido. Por razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público, podrá limitarse el número de vehículos de acuerdo con la aplicación de los condicionantes objetivos que legal o reglamentariamente se establezcan. En aras a la calidad de la actividad de transporte, se podrá fijar una antigüedad máxima para los vehículos o exigir la aplicación de las normas y estándares internacionales más actualizados.

3. Los servicios discrecionales de transporte de viajeros de carácter general, con excepción del taxi, deberán ser contratados con antelación y deberá acreditarse el momento y lugar de contratación. Reglamentariamente podrán fijarse los requisitos y condiciones para la acreditación de la contratación previa, el cumplimiento del requisito de contratación de la capacidad global del vehículo y la facturación correspondiente a la totalidad de las plazas del mismo.

4. Los vehículos destinados al transporte de viajeros de carácter general, con excepción de los dedicados al servicio de taxi y los incluidos en la obligación de comunicar electrónicamente los datos de cada servicio, deberán disponer a bordo de la hoja de ruta, en la cual se harán constar los siguientes datos:

a) Nombre y número de identificación fiscal del titular de la autorización que ampare la prestación del servicio.

b) Nombre y número de identificación fiscal del intermediario.

c) Lugar, fecha y hora de celebración del contrato.

d) Lugar, fecha y hora en que se inicie el servicio, y lugar y fecha en que ha de concluir. Podrá omitirse la identificación del lugar de finalización del servicio cuando el contrato señale expresamente que dicho lugar será libremente determinado por el cliente durante la prestación del servicio.

e) Matrícula del vehículo.

f) Identificación de la autorización administrativa que ampara la prestación de los servicios.

En el caso de prestación de servicios con origen o destino en puertos y aeropuertos, se recogerá, además, la identificación del vuelo o buque. Este documento debe estar cumplimentado al momento de acceder a los recintos portuarios o aeroportuarios.

La empresa titular de la autorización deberá conservar la hoja de ruta durante un año a disposición de los servicios de inspección de transporte terrestre.

Artículo 61. *Otorgamiento de autorizaciones.*

1. Las autorizaciones serán otorgadas por la Administración insular que se corresponda con la isla donde tenga su sede principal el transportista.

2. Excepcionalmente, previo informe técnico justificativo, se podrán prever autorizaciones de transporte de ámbito territorial insular, especialmente cuando se den los supuestos descritos por el artículo 54.1, último inciso, de esta ley.

Artículo 62. *Tipos de autorizaciones.*

1. Las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros se englobarán en las clases que reglamentariamente se definan, que incluirán, como mínimo:

a) Transporte discrecional general.
b) Transportes turísticos públicos.
c) Transporte escolar.
d) Arrendamiento de vehículos con conductor.
e) Transporte en taxis.

2. Se consideran transportes discrecionales de viajeros de carácter general, los dirigidos a satisfacer una demanda general incluidos en los subapartados a), b), d) y e) del apartado 1 de este artículo.

3. Reglamentariamente se determinará el régimen de otorgamiento, visado, modificación, suspensión, transmisión y extinción de las autorizaciones y las exigencias respecto a la antigüedad de los vehículos.

Artículo 63. *Prohibiciones y regulación de supuestos excepcionales.*

1. Los transportes a que se refiere este capítulo deberán ser ofertados, contratados y facturados por la capacidad total del vehículo y, en cualquier caso, sin pago individual por plaza.

2. Reglamentariamente se regularán los supuestos excepcionales, de carácter temporal, en los que por motivo de la colaboración con transportistas, eventual necesidad de intensificar el transporte ante acontecimientos que demande el mismo y cualesquiera otros similares, se deba producir una reiteración de itinerarios, calendarios y horarios y/o el cobro individual.

Artículo 64. *Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías.*

1. Las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías habilitarán para:

a) Realizar transporte con reiteración, o no, de itinerario, calendario y horario.

b) Realizar en un mismo vehículo transporte en el que existan uno o varios remitentes, y uno o varios destinatarios, siempre que se observen los requisitos establecidos en su caso por la Administración, en relación con el peso, volumen, homogeneidad y otras características de las cargas, así como, cuando proceda, el régimen tarifario aplicable.

2. Los transportes discrecionales de mercancías tendrán en todo caso esta consideración aun cuando se produzca una reiteración de itinerario, calendario o horario.

3. El reglamento a que se refiere el anterior artículo 62 deberá tener en cuenta las singularidades que presenta el transporte discrecional de mercancías, estableciendo cuantas medidas específicas sean necesarias para su adecuada ordenación.

CAPÍTULO V

Transportes privados

Artículo 65. *Autorización administrativa.*

1. El transporte privado particular no estará sujeto a autorización. A estos efectos, se considera transporte privado particular el dedicado exclusivamente a satisfacer necesidades personales y privadas de desplazamiento del titular del vehículo, sus familiares y personas que aquél consienta, sin la percepción de remuneración alguna directa o indirecta.

2. Sólo están sujetos a autorización administrativa aquellos transportes privados complementarios que se realicen como complemento a la realización de una actividad empresarial cuyo objeto no sea principalmente el transporte o que resulte necesaria o adecuada para la correcta prestación de la misma, debiendo ser proporcional el número y capacidad de los vehículos al volumen de negocio de la actividad principal.

Con carácter excepcional, las empresas cuya actividad principal sea el transporte podrán disponer de vehículos para la reparación y mantenimiento de su flota, así como para el

desplazamiento de sus trabajadores, previa autorización como transporte privado complementario.

Reglamentariamente se establecerán los supuestos de exoneración de la autorización cuando el vehículo presente un número reducido de plazas o una capacidad de carga limitada a los transportes cuando por sus características o ámbitos de actuación, supongan una escasa incidencia en el conjunto del sistema canario del transporte.

3. En ningún caso el transporte escolar podrá realizarse como transporte privado complementario.

Artículo 66. *Condiciones.*

1. Los transportes privados complementarios previstos en el número 2 del artículo anterior deberán cumplir, además del requisito establecido en dicho artículo, las condiciones siguientes de manera conjunta:

a) Tratándose de transporte de viajeros, los usuarios deberán tener un vínculo laboral con la empresa o un vínculo mercantil para el desarrollo, en este caso, de labores profesionales vinculadas con la actividad de la empresa, en los términos que se regule reglamentariamente.

b) Si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o bien haber sido vendidas, producidas, transformadas o reparadas por aquéllas.

c) Los vehículos utilizados por las empresas deberán ser propiedad de las mismas, debiendo estar matriculados a su nombre, o disponer de los mismos en régimen de arrendamiento, leasing o renting, respetando las formalidades establecidas en esta ley y en la normativa de desarrollo.

d) Los vehículos han de estar conducidos, en todo caso, por el personal propio de la empresa, debiendo cumplirse los requisitos que se fijen reglamentariamente.

e) El transporte no puede ser contratado ni facturado independientemente.

f) El número de vehículos y su capacidad de carga o de plazas y demás características han de guardar correspondencia con la naturaleza y volumen de la actividad de la empresa.

2. El transporte realizado incumpliendo cualquiera de las condiciones establecidas en el apartado anterior se someterá al régimen jurídico previsto para el transporte público.

3. Reglamentariamente se regularán las clases y el régimen de otorgamiento, visados, modificación, suspensión, transmisión y extinción de las autorizaciones referidas al transporte privado complementario.

CAPÍTULO VI

Disposiciones particulares sobre determinados tipos de transportes

Sección 1.ª Transporte a la demanda

Artículo 67. *Definición.*

1. Se considera transporte a la demanda los servicios de transporte regulares de determinadas categorías de pasajeros a petición de éstos, directamente o a través de entidades que los representen, o de las empresas en que trabajen, excluyendo a los demás pasajeros, de acuerdo con unas frecuencias, trayectos, paradas, incluso períodos temporales de prestación, previamente pactados y determinados. El carácter regular de este transporte no se verá afectado porque la organización o condiciones de prestación se adapte a las necesidades variables de los pasajeros.

2. Excepcionalmente, cuando se adopten las medidas de salvaguardia recogidas en la presente Ley se podrá extender el régimen de transporte a la demanda a los servicios discrecionales de pasajeros y de mercancías.

3. Las empresas con centros de trabajo de más de doscientos trabajadores deberán ofrecerles un servicio de transporte a la demanda con el objetivo de contribuir a los objetivos de movilidad previstos en esta Ley y los planes que los desarrollen. Reglamentariamente se establecerán las condiciones de realización de este transporte, que, en todo caso, se podrá

llevar a cabo con medios propios, o mediante su contratación con un operador de transporte público.

4. En todo caso, el transporte escolar queda excluido de esta clase de transporte, rigiéndose por lo dispuesto en esta Ley y su normativa específica.

Artículo 68. *Requisitos.*

1. Para la prestación de servicios de transporte a la demanda será preciso obtener previamente una autorización especial de la Administración competente según el carácter urbano o insular del trayecto. Dicha autorización se otorgará a las empresas que acrediten haber convenido con los usuarios o, en su caso, con sus representantes, la realización del transporte a través del correspondiente contrato o precontrato; siempre que estas empresas cumplan con lo previsto en el artículo 13 de la presente ley, dispongan de vehículos adecuados para atender el servicio, y se compruebe que el transporte pactado no es coincidente con los servicios prestados por el concesionario de servicio público de la zona, si lo hubiera.

2. Las autorizaciones especiales establecerán las condiciones de prestación y tendrán igual vigencia que el contrato suscrito con los usuarios salvo en el caso de centros de trabajo. Los cambios precisos para adaptarse a las necesidades de los usuarios deberán ser comunicados a la Administración competente.

3. Como excepción al régimen expuesto, quienes dispongan de un título habilitante para la prestación de servicios de taxi y dentro del ámbito territorial al que se refiera podrán prestar los servicios de transporte a la demanda a que se refiere esta Sección. No obstante, la realización de esta clase de servicios no puede computarse para el otorgamiento por los Ayuntamientos de nuevas licencias de taxi. Igualmente, esta clase de transporte podrá ser realizada por quienes dispongan de una autorización de transporte discrecional de viajeros.

Sección 2.ª Transportes turísticos

Artículo 69. *Transportes turísticos públicos.*

1. Son transportes turísticos los transportes públicos realizados con finalidad turística, de ocio y recreo, ofertados y contratados para la satisfacción de necesidades de desplazamiento de personas que tengan la condición de usuarios turísticos conforme son definidos en la legislación sobre ordenación del turismo de Canarias.

2. Los transportes previstos en el número anterior que excepcionalmente podrán realizarse con reiteración de itinerario, horario y calendario, serán objeto de regulación de acuerdo con lo establecido en el artículo 63.2 de la presente ley, y en ningún caso, podrá sustituir al transporte público regular de viajeros.

En dicha regulación se contemplará, asimismo, el régimen aplicable a los vehículos especiales provistos de remolques que se destinen al transporte de viajeros en circuitos que ofrezcan interés turístico, de ocio o recreo.

Artículo 70. *Requisitos.*

1. Las empresas dedicadas al transporte turístico público deberán estar amparadas por autorizaciones de transporte discrecional de viajeros.

2. En los recorridos y excursiones turísticos donde se proporcionen a los usuarios información u orientación turística en materia cultural, artística, histórica, geográfica o relativa a recursos naturales, deberán acompañar a los usuarios en todo momento, bajo la exclusiva responsabilidad de la entidad contratante, un guía de turismo debidamente habilitado en los términos que establezca la normativa reguladora de las actividades turístico-informativas.

3. Reglamentariamente se establecerán las condiciones especiales a las que quedan sometidas este tipo de transporte, en particular los estándares mínimos de calidad de los servicios y las condiciones de los vehículos, en aras a ofrecer la mejor calidad posible a los usuarios de estos transportes.

4. Las empresas debidamente autorizadas para la realización del transporte turístico deberán, con carácter previo a la realización del mismo con reiteración, comunicarlo formalmente a la Administración competente.

Artículo 71. *Transportes turísticos, de ocio y recreo, privados complementarios.*

Cuando los hoteles acrediten la máxima categoría turística de cinco estrellas y el resto de los requisitos exigidos por la normativa turística, podrán realizar transporte privado complementario turístico para el desplazamiento de sus clientes, cuando se acredite la insuficiencia o inadecuación de los servicios de transporte público autorizados en la isla. A estos efectos, previa obtención de autorización de transporte privado complementario, cada hotel podrá disponer de un vehículo, de cinco plazas, incluido el conductor, de longitud mínima de 5,05 metros, categoría turismo.

Artículo 72. *Transportes de ocio y recreo privados complementarios.*

1. Cuando la realización de actividades de ocio y recreo, requiera no solo el desplazamiento de los clientes, sino también el desplazamiento de material especializado para llevarlas a cabo, como piraguas, tablas de surf, equipos de buceo, parapente y otros, con vehículos adaptados a la actividad, las empresas autorizadas de acuerdo con la legislación turística vigente podrán realizarlas por sí mismas previa obtención de una autorización de transporte privado complementario. En todo caso, los vehículos adaptados deben ser de carácter mixto, con las zonas de pasajeros y carga totalmente independientes, en habitáculos separados sin posibilidad de comunicación entre ellas, y con una capacidad máxima de 9 personas, incluido el conductor, y con una capacidad de carga máxima de 3.5 kg, de MMA; el coste de este transporte debe formar parte del total percibido por la actividad contratada; y la autorización queda limitada a trayectos entre la sede de la empresa, los establecimientos hoteleros de hospedaje de los clientes y los lugares de realización de la actividad de ocio o recreo, con exclusión expresa de otros trayectos y, en especial, de los servicios a puertos y aeropuertos.

2. Reglamentariamente se establecerán los demás requisitos que deban cumplirse en este supuesto y en el regulado en el artículo anterior, con particular atención para que en el caso de transporte de ocio y de recreo privado complementario en vehículos adaptados se establezca el mínimo de actividad que debe ser desarrollada para poder acogerse a este régimen y la necesaria proporción y vinculación del número y caracteres de los vehículos con la actividad principal.

Sección 3.ª Transportes oficiales

Artículo 73. *Definición y requisitos mínimos.*

1. Son oficiales los transportes realizados por la propia Administración Pública, por las entidades públicas dependientes o vinculadas a la misma y, en general, por las Instituciones públicas, como actividad integrada en su funcionamiento habitual para satisfacer necesidades de desplazamiento de personas y mercancías generadas por la actividad estricta y exclusivamente administrativa de su organización.

A estos efectos se considera actividad administrativa las actuaciones de gestión realizadas dentro del ámbito competencial de cada Administración, entidad o institución pública.

2. Los transportes oficiales no requieren autorización administrativa, quedando sometidos, asimismo, a las normas sobre el régimen patrimonial aplicable a la Administración Pública correspondiente y a las específicas que establezcan los órganos que los gestionan.

3. No tendrá la consideración de transporte oficial el que realicen las empresas públicas, debiendo obtener bien una autorización de transporte privado complementario, o bien una autorización de transporte discrecional.

Sección 4.ª Transporte sanitario

Artículo 74. *Definición y requisitos mínimos.*

1. Se considera transporte sanitario aquel que tiene por objeto el traslado de personas enfermas o accidentadas, con origen o destino en un centro sanitario, y el que se realice

para el desplazamiento de personal y equipos sanitarios con la finalidad de prestar asistencia técnico-sanitaria en ruta, así como cualquier otro que se realice por motivos sanitarios, en vehículos especialmente acondicionados al efecto, concurriendo causas justificadas que aconsejen su utilización.

2. El régimen de servicio de transporte sanitario, cualquiera que sea su modalidad y capacidad, puede ser:

a) Público: es el que se realiza por cuenta ajena mediante retribución económica, con vehículos de su propiedad, arrendados en régimen de «leasing», «renting», o en cualquier otra modalidad de arrendamiento sin conductor de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

b) Privado: es el que se realiza, como actividad complementaria a la principal, no percibiéndose retribución independiente alguna por el transporte, por entidades benéficas sin ánimo de lucro; por empresas o establecimientos cuya actividad principal sea distinta al transporte sanitario para el traslado de sus pacientes accidentados o enfermos; por los centros hospitalarios para sus propios pacientes; y por las entidades asistenciales privadas para sus asegurados. Los vehículos con los que se presten los servicios han de ser propios o arrendados de acuerdo con la normativa aplicable en la materia.

c) Oficial: es el que se realiza, con vehículos de su propiedad, por organismos de la Administración Pública, para cubrir las necesidades sanitarias y asistenciales de su competencia, resultándoles de aplicación lo previsto en el artículo 73 de esta Ley.

3. Para la realización de transporte sanitario será necesaria la obtención previa de autorización administrativa para cada vehículo, sea de transporte público discrecional o de transporte privado complementario, siempre que, además de los generales, se reúnan los requisitos subjetivos y objetivos que se establezcan por el Gobierno de Canarias a propuesta de las Consejerías competentes en las materias de sanidad y transportes.

4. Todos los vehículos sanitarios deberán contar además con una certificación técnico-sanitaria para la realización de transporte sanitario, expedida por la Consejería competente en materia de sanidad.

5. Para la obtención de dicha certificación, los vehículos sanitarios deben reunir las condiciones técnico-sanitarias y de personal que se establezcan reglamentariamente.

Sección 5.ª Transporte funerario

Artículo 75. *Definición y requisitos mínimos.*

1. Se considera transporte funerario aquel que con exclusividad se dedique al transporte de cadáveres hasta el lugar en que se realice el enterramiento o cremación y, en general, todo traslado de los mismos en vehículos calificados como «fúnebres», propiedad de empresas que se dediquen a la actividad de pompas fúnebres.

2. Para la realización de transporte funerario será preciso disponer de la pertinente licencia municipal y la autorización como transporte privado complementario, siempre que se reúnan los requisitos subjetivos y objetivos que establezca la legislación básica y la que apruebe el Gobierno de Canarias.

Sección 6.ª Transporte escolar

Artículo 76. *Definiciones.*

1. Es transporte escolar el que, efectuado de forma habitual, tiene por objeto el traslado de alumnos desde centros de enseñanza o guarderías con destino a los mismos, siempre que la edad de al menos un tercio de los alumnos transportados sea inferior a dieciséis años al comienzo del curso escolar.

2. Se incluye en el concepto anterior, el traslado de alumnos con motivo de las actividades extraescolares y complementarias debidamente programadas y organizadas en los centros de enseñanza o guarderías.

Artículo 77. *Requisitos.*

1. Las empresas y, en su caso los vehículos, que realicen servicios de transporte escolar deberán estar provistos de autorización del correspondiente Cabildo Insular para la realización de transporte público discrecional de viajeros cuyo radio de acción cubra el recorrido total de aquél y, además, contar con una autorización de la citada corporación que les habilite expresamente para la realización de transporte escolar, la cual se otorgará a su titular siempre que los vehículos que emplee reúnan las condiciones técnicas y de seguridad exigidas por la normativa de aplicación y haya convenido previamente con los representantes de los usuarios de dichos transportes la realización de los mismos según se acredite con la presentación de contrato o precontrato.

2. Respecto al transporte escolar, tendrán la consideración de representantes de los usuarios los órganos administrativos competentes en materia de educación, los propietarios o directores de los centros escolares y guarderías privados o los representantes de las asociaciones y federaciones de padres de alumnos de dichos centros.

3. Excepcionalmente podrá otorgarse autorización especial para la realización de transporte escolar a vehículos que no dispongan de autorización discrecional siempre que el transporte discurra en zonas rurales de difícil acceso o en ámbitos de limitada demanda y previa constatación por la Administración concedente de la falta de oferta de ese servicio a un coste, –situado a un precio medio del mercado– por los operadores de transporte público discrecional autorizados, y siempre que los vehículos reúnan las condiciones técnicas y de seguridad exigibles.

En estos casos, no será preciso reunir los requisitos de capacitación profesional para acceder a la autorización aunque los vehículos deberán reunir las condiciones técnicas y de seguridad exigibles para el transporte discrecional.

El radio de acción de estas autorizaciones estará limitado al ámbito territorial por donde discurra el servicio y limitado temporalmente a un curso escolar.

4. Las condiciones y requisitos mínimos exigibles a los transportes escolares serán los previstos en la normativa estatal básica, sin perjuicio de los que se puedan establecer por la Comunidad Autónoma de Canarias en ejercicio de sus competencias.

Sección 7.ª Transporte adaptado

Artículo 78. *Definición y requisitos mínimos.*

1. Se considera transporte adaptado aquel que es realizado en vehículos homologados, especialmente adaptados a las necesidades físicas o psíquicas de los viajeros y, en su caso, para transportar los medios específicos que necesitan. En particular, se considera transporte adaptado, el transporte sociosanitario, entendido como aquél que tiene por objeto el traslado de personas que por razones derivadas de su edad, condiciones físicas, sociales o económicas, que las hagan dependientes, requieran de vehículos acondicionados a sus necesidades, concurriendo causa justificada que aconseje su utilización.

2. El transporte adaptado puede ser realizado como transporte público discrecional, como transporte a la demanda, como transporte escolar e, incluso, si se cumplen sus condiciones, transporte privado complementario.

3. Los reglamentos que desarrollen cada una de las modalidades de transporte descritas establecerán las condiciones específicas que deben cumplirse para realizar el transporte adaptado.

Sección 8.ª Transporte de auxilio-rescate

Artículo 79. *Definición y requisitos mínimos.*

1. Se considera transporte de auxilio rescate aquel que es realizado mediante grúas de auxilio, rescate y transporte de vehículos averiados o accidentados que carguen vehículos sobre su plataforma o los remolquen elevándolos parcialmente o que transporten otros vehículos que por sus especificaciones técnicas no sean susceptibles de circular por sus propios medios en vías urbanas o interurbanas.

2. Para la prestación de los servicios de transporte de auxilio-rescate se requerirá una autorización especial de la administración competente siempre que el solicitante cumpla lo establecido en el artículo 13 de la presente Ley y disponga de vehículos adecuados para atender el servicio, sin limitación de éstos por peso o carga, que se regirá por la norma o ficha técnica que corresponda.

3. Reglamentariamente se establecerá la creación de un registro especial de la actividad de transporte de auxilio-rescate, así como la articulación de los permisos y condiciones especiales que requiera el ejercicio de este modo de transporte en el marco de la Unión Europea.

Sección 9.ª Arrendamiento de vehículos con conductor

Artículo 79 bis. *Definición y requisitos generales.*

1. El arrendamiento de vehículos con conductor constituye una modalidad de transporte público discrecional de viajeros, y su ejercicio está condicionado a la obtención de la correspondiente autorización y el mantenimiento de las condiciones exigibles al titular, el personal conductor y el vehículo a lo largo de toda la vigencia de la autorización.

2. Para la realización del arrendamiento de vehículos con conductor, es necesario cumplir los requisitos que, para el transporte público de viajeros, se establecen en la presente norma, y los que, con carácter específico, se establecen para este tipo de transporte reglamentariamente.

3. Su regulación determinará las condiciones relativas al desarrollo de dicha modalidad, el número mínimo, antigüedad y características de los vehículos, la obligación de disponer de locales garajes y oficinas, la capacidad mínima de los garajes en proporción con el número de vehículos disponibles, y las demás que resulten precisas para asegurar la calidad del servicio ofertado. En todo caso dicha regulación debe basarse en requisitos que permitan su diferenciación con respecto al servicio de taxis, en particular, en cuanto a su dimensión empresarial, con oficina abierta al público y las características de los vehículos que respondan a un servicio de alta calidad.

4. Las autorizaciones para el arrendamiento de vehículos con conductor se solicitarán ante el cabildo insular de la isla donde vaya a estar domiciliada la actividad. Las solicitudes se entenderán formuladas cuando se haya presentado toda la documentación correspondiente, incluida la acreditación de la disponibilidad del vehículo y se hayan abonado las tasas correspondientes.

5. La prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor no se halla sujeta a tarifas administrativas, sin embargo, los órganos competentes para el otorgamiento de autorizaciones para dicha actividad podrán limitar el incremento máximo que pueda aplicarse a las tarifas habituales de la empresa en caso de que se produzcan situaciones excepcionales de alta demanda, teniendo en cuenta los precios de referencia que figuren en el Observatorio de Costes de transporte público de viajeros por carretera en Canarias. A estos efectos, se consideran situaciones excepcionales de alta demanda la celebración de eventos extraordinarios que por su horario o ubicación no puedan ser atendidos normalmente por la oferta de transporte público en su conjunto.

Artículo 79 ter. *Disposición y capacidad de los garajes.*

1. Los solicitantes de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor deberán disponer, en todo momento, de uno o varios garajes con la capacidad suficiente para albergar el setenta por ciento de los vehículos.

2. Al objeto de determinar la capacidad del garaje para albergar los vehículos, se entiende que cada vehículo ocupa un espacio de ocho metros cuadrados en el mismo.

3. La obligación a que se refiere este artículo es exigible en relación con los vehículos que están prestando servicio en cada isla.

4. En el supuesto de traslado temporal de toda o parte de la flota, este queda condicionado al cumplimiento de los requisitos de capacidad previstos en el presente artículo. El traslado tendrá que justificarse acreditando la contratación previa de los servicios y precisará la autorización del cabildo insular de la isla receptora con una antelación mínima de quince días. La duración del traslado no podrá ser superior a dos meses. No podrá

autorizarse el traslado cuando se incumplan los criterios objetivos a que se refiere el artículo 79 sexies en la isla receptora.

Artículo 79 quater. *Requisitos técnicos de calidad y control.*

1. Los vehículos destinados al arrendamiento con conductor deberán cumplir con las disposiciones exigidas en materia de industria y tráfico según sus características, y las específicas previstas en esta Ley y su desarrollo reglamentario.

2. Los vehículos deben cumplir los siguientes requisitos de calidad:

a) Valor mínimo de adquisición, impuestos incluidos: cincuenta mil euros por vehículo de hasta cinco plazas, incrementándose seis mil euros por plaza adicional.

Que será acreditado ante la administración competente mediante factura original sellada por el vendedor o auditoría contable.

Estas cantidades se actualizarán automáticamente cada año de acuerdo con el Índice de Precios de Consumo canario general o índice que lo sustituya.

b) Dotación: sistema de gestión de flota por GPS o equivalente.

c) Conductor: un conductor por cada vehículo de la flota. Los conductores deberán acreditar conocimientos de, al menos, un idioma extranjero.

3. En el caso de prestación de servicios en puertos y aeropuertos, los vehículos deberán disponer de un documento transfer indicativo del nombre y apellidos de cada uno de los pasajeros, número de pasajeros a recoger, identificación del vuelo o buque, así como el destino del servicio. Este documento debe estar cumplimentado al momento de acceder a los recintos portuarios o aeroportuarios. Los carteles empleados para identificarse ante los clientes, deberán ser personalizados con el nombre y apellidos del cliente y destino.

4. Reglamentariamente la persona titular de la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte por carretera podrá establecer otras características técnicas o de actualización en materia ambiental o de equipamiento y confort, la antigüedad máxima, los distintivos e identificación autorizados y demás requisitos específicos exigibles a los vehículos destinados al alquiler con conductor.

Artículo 79 quinquies. *Proporcionalidad de las autorizaciones.*

1. Tomando como referencia la oferta de transporte público discrecional interurbano de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas domiciliados en la Comunidad Autónoma de Canarias se encuentre limitada cuantitativamente, los Cabildos Insulares, para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, procederán a denegar las autorizaciones si se produce una situación de desequilibrio entre la oferta de transporte público discrecional interurbano de viajeros en vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas, y de arrendamiento con conductor, en relación con los potenciales usuarios de los servicios.

2. Se entenderá que se produce la citada situación de desequilibrio, cuando la relación entre el número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliados en la isla de que se trata y el de autorizaciones de transporte público discrecional interurbano de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas domiciliados en la isla, sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas.

3. La proporcionalidad se determinará atendiendo a los condicionantes objetivos que se establezcan por razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público.

Artículo 79 sexies. *Régimen de las autorizaciones.*

1. Las autorizaciones estarán vinculadas a vehículos específicos, tendrán carácter insular y habilitarán para la prestación de servicios urbanos e interurbanos en todo el ámbito de la isla, sin perjuicio de que los municipios puedan establecer condicionantes o limitaciones a la prestación de servicios íntegramente urbanos, según los criterios que hayan establecido de acuerdo con lo estipulado en el subapartado e) del artículo 8.1 de la presente Ley.

2. El otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estará sujeto a los condicionantes objetivos que se establezcan por razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público.

3. Reglamentariamente o en los planes insulares de movilidad, por parte de los cabildos insulares, se podrá fijar los criterios para aplicar los condicionantes objetivos a que se refiere el apartado anterior, y como mínimo, los relativos a la calidad del aire, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión viaria.

4. Para la determinación de los criterios objetivos relativos a la congestión viaria podrá tenerse en cuenta la velocidad media registrada en condiciones del flujo libre y la velocidad registrada como media en los puntos de mayor congestión de la red insular. Asimismo, podrá tenerse en cuenta como referencia el nivel de ocupación de los tramos de la red viaria insular que alcancen un mayor grado de congestión. También podrán determinarse los criterios de congestión viaria por referencia al Manual de Capacidad de Carreteras en su versión más reciente, los indicadores de Intensidad Media Diaria (IMD), así como los planes insulares de movilidad que recojan parámetros de congestión viaria.

5. No podrán otorgarse autorizaciones cuando en algún momento de los doce meses anteriores a la fecha de la solicitud se haya superado el valor límite anual de dióxido de nitrógeno (NO_2) o partículas finas (PM_{25}) o valor objetivo a largo plazo del ozono (O_3) regulados en la normativa de calidad del aire en algún punto del territorio insular en que pretenda domiciliarse la autorización.

Tampoco se otorgarán autorizaciones cuando se hayan incumplido los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en dicho ámbito dentro del año anterior a la solicitud.

Las prohibiciones establecidas en este apartado no serán de aplicación cuando las autorizaciones vayan vinculadas a vehículos eléctricos cero emisiones de batería (BEV), de célula de combustible (FCEV) o de combustión de hidrógeno (HICEV).

6. En aplicación de los criterios de congestión viaria a que se refiere el apartado 4 de este artículo, tampoco podrán otorgarse autorizaciones cuando se haya determinado, en los doce meses anteriores a la solicitud, la incapacidad de soportar mayor tráfico, por congestión viaria recurrente en la red insular de carreteras de la isla.

Todo ello sin perjuicio de que el número de autorizaciones que puedan otorgarse venga limitado por los condicionantes objetivos establecidos con arreglo a lo previsto en el apartado 4 de este artículo por razones de capacidad de carga, de congestión viaria, de transportes o de espacio público.

7. Los vehículos provistos de autorizaciones de arrendamiento con conductor expedidas fuera de la Comunidad Autónoma de Canarias que, en el plazo establecido legalmente de deslocalización, deseen prestar sus servicios de forma puntual dentro de las Islas Canarias y los que pretendan puntualmente prestar servicios en una isla distinta a la que otorgó la autorización, deberán ponerlo en conocimiento del cabildo insular de la isla donde pretendan operar, con una antelación mínima de quince días, indicando los datos del vehículo, del conductor o conductores y de la autorización correspondiente. Se entenderá que los servicios tienen carácter puntual cuando se trate de servicios concretos previamente contratados y su duración no exceda de quince días. En cualquier caso, el traslado solo podrá efectuarse cuando se cumplan los criterios objetivos establecidos en cada caso para la isla receptora correspondiente y se acredite la disponibilidad de las plazas de garaje exigibles con arreglo a lo previsto en el artículo 79 ter de esta Ley.

Artículo 79 septies. *Contratación.*

1. El servicio de arrendamiento de vehículos con conductor habrá de contratarse previamente en las oficinas o locales de la empresa o mediante una plataforma digital de contratación, debiendo disponerse a bordo del vehículo documentación física o digital acreditativa de la contratación. En ningún caso podrán los vehículos aguardar o circular por la vía pública en busca de clientes, ni recoger a los que no hayan contratado previamente el servicio.

2. La contratación de los vehículos de arrendamiento con conductor deberá efectuarse con la antelación necesaria para dar cumplimiento a las formalidades previstas en esta Ley o las nomas que la desarrollen.

3. La circulación por las vías públicas se limitará a los trayectos necesarios para la prestación del servicio, incluyendo la recogida. Se entenderá por recogida el trayecto desde el garaje hasta el punto en que se inicie el servicio contratado, sin que pueda llegarse a dicho punto más de treinta minutos antes de la hora prevista de recogida del cliente, en el día objeto de la contratación. Reglamentariamente la persona titular de la consejería de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte por carretera podrá fijar criterios para la realización de desplazamientos sin viajeros cuando resulte justificado por motivos tales como la necesidad de realizar reparaciones, revisiones o inspecciones.

4. Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento con conductor solamente podrán estacionarse en lugares de concentración y generación de demanda de servicios de transporte de personas viajeras como puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y de autobuses, centros comerciales y de ocio, instalaciones deportivas, hoteles u hospitales en el supuesto de que hayan sido previamente contratados y se encuentren prestando un servicio. En ningún caso podrán dejar o recoger viajeros en las paradas de taxi.

5. Las personas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar al registro correspondiente, antes de iniciar la prestación del servicio, los datos que reglamentariamente se señalen.

CAPÍTULO VII

Transporte en taxis

Artículo 80. *Definición.*

1. A los efectos de esta Ley se entiende por:

a) Servicios de taxi: el transporte de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas, incluida el conductor, que se efectúa por cuenta ajena mediante el pago de un precio, disponiendo de la licencia o autorización preceptiva.

b) Servicios urbanos de taxi: los servicios de taxi que transcurren íntegramente por el término municipal de un único municipio. También tienen esta consideración los servicios que se presten en áreas metropolitanas o en zonas de prestación conjunta establecidas a este efecto.

c) Servicios interurbanos de taxi: los que no están comprendidos en la definición del anterior apartado.

2. Los servicios de taxi se rigen por lo dispuesto en esta Ley, en los reglamentos que la desarrollen, así como por las Ordenanzas aprobadas por los municipios o por la entidad pública competente en las áreas de prestación conjunta y en las zonas sensibles.

Artículo 81. *Principios.*

El ejercicio de la actividad de transporte de taxi se somete a los siguientes principios:

a) La intervención administrativa fundamentada en la necesaria garantía de interés público para la consecución de un nivel óptimo de calidad en la prestación del servicio.

b) El equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio que se concretan en la limitación del número de autorizaciones y licencias de la actividad y el establecimiento de tarifas obligatorias.

c) La universalidad, accesibilidad, continuidad del servicio y el respeto de los derechos de los usuarios.

d) La consecución de los objetivos establecidos en las políticas medioambientales o climáticas, de capacidad de carga y de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público se llevará a cabo con arreglo a los criterios objetivos que reglamentariamente se establezcan para la determinación del número de autorizaciones y licencias.

Artículo 82. *Títulos habilitantes.*

1. Para la realización de transporte público discrecional en taxis será preciso estar en disposición de las correspondientes licencia municipal que le habilite para la prestación de servicio urbano en el municipio concedente y la autorización administrativa de transporte discrecional expedida por los Cabildos Insulares para la prestación de servicios interurbanos.

2. El Gobierno de Canarias regulará la expedición de dichos títulos administrativos de modo que se garantice la coordinación en su otorgamiento, se adecue el número a las necesidades de cada ámbito territorial de prestación, y se valore como mérito preferente la previa dedicación profesional en régimen de trabajador asalariado.

3. Igualmente, mediante reglamento se establecerán las condiciones de vigencia, suspensión, transmisión y extinción de las licencias de los servicios de taxis, incluida la obligación de comunicación previa de la transmisión, con indicación de sus condiciones económicas, los derechos de tanteo y retracto en la transmisión a favor de la Administración y los supuestos de rescate de los títulos habilitantes.

4. La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano o de la autorización de transporte interurbano dará lugar a la revocación de la autorización o licencia a la que estuviese vinculada, salvo que el órgano administrativo competente decidiese otra cosa sobre la base de las excepciones que se establecen en el siguiente artículo.

5. A los efectos del cumplimiento de lo que dispone el número anterior, las Administraciones Públicas implicadas deberán comunicarse las incidencias que afecten a la validez y eficacia de los títulos administrativos que otorguen.

Artículo 83. *Titularidad de las licencias y autorizaciones.*

1. Solo podrán ser titulares de licencias o autorizaciones las personas físicas, quedando excluidas las personas jurídicas, comunidades de bienes o cualquier otra. Una misma persona física no podrá ser titular de más de una licencia y/o autorizaciones. Cada licencia estará referida a un vehículo concreto identificado por su matrícula, sin perjuicio de otros datos que sean exigibles. No obstante, en los municipios de más de doscientos mil habitantes de derecho y con más de mil licencias de taxis, una misma persona física podrá ser titular hasta de cinco licencias y/o autorizaciones.

2. El reglamento a que se refiere el anterior artículo establecerá los requisitos objetivos y subjetivos que deben ser cumplidos para la obtención de la licencia o autorización del servicio de taxi.

Artículo 84. *Condiciones de prestación.*

1. Las condiciones mínimas de prestación de los servicios de taxi son las siguientes:

a) Los servicios deberán iniciarse en el término municipal al que corresponde la licencia de transporte urbano. Se entenderá por inicio del servicio el lugar donde son recogidos, de forma efectiva, los pasajeros, y con independencia del punto en el que comience el cobro de la tarifa o el lugar y sistema de contratación del servicio.

b) El servicio de taxi puede ser prestado personalmente por los titulares de la licencia o mediante la contratación de conductores asalariados. En este último caso, las personas contratadas han de tener el certificado habilitante para ejercer la profesión. Queda prohibida la contratación de personas que carezcan del correspondiente certificado. Mediante reglamento se establecerán las condiciones que deben cumplirse para obtener el citado certificado, los conocimientos teóricos y prácticos exigibles, el procedimiento de verificación de los mismos, las condiciones de vigencia, suspensión, y extinción de estas habilitaciones. La verificación de los conocimientos, la expedición y el control de la certificación corresponde a los Ayuntamientos; salvo cuando la licencia tenga ámbito insular en que dichas competencias corresponderán a los Cabildos Insulares.

c) Los vehículos con licencia pueden ser sustituidos por otros previa autorización del Ayuntamiento competente puesta en conocimiento del Cabildo Insular, siempre que el sustituto sea más nuevo que el sustituido y cumpla la totalidad de requisitos de calidad y servicios que sean exigibles. No obstante, en el caso de accidente o avería grave, con un tiempo de reparación superior a quince días, el titular del vehículo podrá continuar prestando

el servicio, durante un plazo máximo de dos meses, con un vehículo similar al accidentado, que cumple la totalidad de los requisitos de calidad y servicio exigidos por la normativa, con excepción de la antigüedad. En los supuestos en que por siniestro total, avería irreparable u otras causas, se proceda a la sustitución del vehículo dentro del plazo máximo de antigüedad que reglamentariamente se establezca para que un vehículo se inicie en la actividad de taxi, no será de aplicación la obligatoriedad de que el vehículo sustituto sea más nuevo que el sustituido.

d) Los servicios de taxi han de llevarse a cabo mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo.

e) Todos los vehículos que presten servicios de taxi deben estar equipados con un aparato taxímetro debidamente comprobado, precintado y homologado, cuyo funcionamiento sea correcto, de acuerdo con la normativa vigente. Igualmente, todos los vehículos deben disponer de un módulo exterior que indique en el interior y en el exterior del mismo tanto la disponibilidad del vehículo como su tarifa.

2. Las entidades públicas competentes regularán mediante norma reglamentaria los siguientes aspectos del servicio:

a) Las condiciones de estacionamiento, de los turnos en las paradas y de la circulación de los vehículos en las vías públicas.

b) La normativa relativa a la explotación de las licencias de taxi en cuanto a los turnos, los días de descanso y las vacaciones.

c) Las condiciones exigibles a los vehículos en cuanto a seguridad, capacidad, confort y prestaciones.

d) Las normas básicas sobre indumentaria y equipamiento de los conductores.

e) Las condiciones específicas sobre publicidad exterior e interior del vehículo.

f) La información mínima de los transportes y tarifas en los puntos de llegada de turistas (puertos y aeropuertos), así como en los Puntos de Información Turísticos.

g) Cualquier otra de carácter análogo a las anteriores referida a la condiciones de prestación de los servicios de taxi y, en particular, a su calidad y adaptación a la demanda de los usuarios.

En lo que sea compatible, resultará aplicable la reglamentación vigente sobre licencias municipales.

3. En cuanto a las tarifas, su determinación y exigencia se somete a lo siguiente:

a) Las tarifas serán fijadas por el Ayuntamiento, en el caso de las urbanas, y por el Gobierno de Canarias en el caso de las interurbanas y las correspondientes a zonas de prestación conjunta y áreas sensibles. En todo caso, su aprobación queda sujeta a la legislación sobre precios autorizados.

b) Las tarifas deben garantizar la cobertura del coste real del servicio en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio industrial, debiendo ser revisadas cuando se produzca una variación en los costes que altere significativamente el equilibrio económico.

c) Las tarifas son obligatorias para los titulares de las licencias y autorizaciones, los conductores y los usuarios. Reglamentariamente se fijarán los supuestos excepcionales en que sea admisible el concierto del precio por el servicio, que requerirá constancia escrita del precio pactado y que se lleve a bordo ese documento. Queda expresamente prohibido el cobro de suplementos que no estén previstos en la normativa vigente ni amparados por el título administrativo habilitante.

d) Las tarifas aplicables serán visibles para el usuario desde el interior del vehículo; e incluirán, además, las tarifas especiales y los suplementos que estén autorizados.

e) Mediante los análisis que lo justifiquen y los procedimientos de fijación de precios correspondientes, que se fijarán reglamentariamente, se podrá establecer la posibilidad de la implantación de tarifas únicas equivalentes entre varios municipios, a solicitud de los mismos. Se entiende por tarifas únicas equivalentes aquellas que no apliquen separadamente los distintos conceptos (bajada de bandera, distancia franquiciada, precio por km/h recorrido y suplemento) que constituyan a su vez distintas combinaciones según trayectos urbanos, interurbanos, días y horarios de prestación. Todos éstos pueden

agruparse y convertirse en costes equivalentes a un número menor de conceptos, como bajada de bandera y precio km/h.

Artículo 85. *Zonas de prestación conjunta.*

1. Cuando se produzca una interacción de tráfico entre uno o varios municipios, el Cabildo Insular, de oficio o previa solicitud de los Ayuntamientos afectados, oídos los representantes de los taxistas y de los usuarios afectados, y, en el primer caso, también los Ayuntamientos, podrá crear zonas de prestación conjunta, que permitan a los vehículos residenciados en los mismos que dispongan de los preceptivos títulos habilitantes la prestación de servicios en todo el ámbito territorial de dichas zonas, así como los correspondientes órganos o entidades que controlen y gestionen las mismas.

2. En estos casos, no será de aplicación lo previsto en el artículo anterior sobre el inicio del servicio, que podrá serlo en cualquiera de los municipios comprendidos en la zona de prestación conjunta.

Artículo 86. *Áreas sensibles.*

1. Los Cabildos Insulares, previa audiencia a los Ayuntamientos afectados y oídos los representantes de los taxistas y de los usuarios, declararán como áreas sensibles aquellos puntos específicos tales como puertos, aeropuertos, intercambiadores, estaciones de transporte y similares que sean de interés general y en los que se genere un tráfico importante que afecte a las comunicaciones entre distintos municipios, a la conexión entre islas o a la atención a los turistas. En ellas se podrán establecer un régimen especial de recogida de viajeros fuera del término municipal.

2. Los Cabildos Insulares, previa audiencia a los Ayuntamientos interesados, los representantes del sector y de los usuarios, establecerán el régimen aplicable en los casos de intensificación temporal u ocasional de la demanda de taxis motivada por la celebración de acontecimientos culturales, deportivos, artísticos, feriales o similares, cuando resulten insuficientes las unidades autorizadas en el municipio en que se produzca dicho incremento circunstancial o temporal de la demanda.

3. Para la declaración de áreas sensibles será necesario que los cabildos insulares motiven mediante un estudio socioeconómico que, según el nivel de demanda y oferta del servicio de taxi y su nivel de cobertura, determine que no son suficientes para atender las mismas y, justifique la necesidad de establecer un régimen especial de recogida de viajeros fuera de su término municipal.

4. Los cabildos insulares revisaran como mínimo, cada cuatro años el estudio socioeconómico en virtud del cual se haya declarado las áreas sensibles.

5. Igualmente será causa de revisión del estudio socioeconómico la existencia de situaciones excepcionales que puedan suponer una alteración de los niveles de demanda y oferta de los servicios de transportes en dichas áreas.

6. Corresponderá a la administración de la Comunidad Autónoma de Canarias la regulación de los requisitos mínimos para la contratación previa del servicio del taxi fuera de su término municipal en las áreas declaradas sensibles por los cabildos insulares a los efectos de armonización en el ámbito territorial de Canarias.

Artículo 87. *De los usuarios del taxi.*

Las administraciones públicas deberán mantener informados a los usuarios de las condiciones en que se prestan los servicios de transporte por taxi, objeto de la presente ley.

CAPÍTULO VIII

Medidas de control

Sección 1.ª Medidas y documentos de control

Artículo 88. *Tacógrafo.*

(Derogado)

Artículo 89. *Documentos de control.*

1. Las autorizaciones de transporte y demás documentos que se determinen por esta ley o por el reglamento que la desarrolle deberán llevarse a bordo de los vehículos en todo momento debidamente cumplimentados y tendrán que exhibirse a requerimiento de los funcionarios que realicen funciones de inspección de los transportes y de las fuerzas de apoyo a los mismos. Excepcionalmente, el reglamento referido podrá establecer los documentos exonerados de ser llevados a bordo en la medida que su comprobación pueda ser realizada con la misma seguridad a través de las nuevas tecnologías de la información.

2. Los vehículos en que los referidos servicios se realicen deberán, por su parte, encontrarse señalizados mediante los rótulos y distintivos que, para la exacta identificación de las características del servicio o del título habilitante a cuyo amparo se prestan, sean exigidos reglamentariamente.

3. Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en esta ley deberán cumplimentar y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se determine reglamentariamente.

4. Igualmente, las empresas que presten transporte público regular de viajeros deberán someterse además a los mecanismos de control que establezca la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte para conocer los servicios prestados y el número de usuarios de los mismos.

En particular, a efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

Sección 2.ª Control de licencias y autorizaciones provenientes de otros ámbitos

Artículo 90. *Vehículos no domiciliados en Canarias.*

Las administraciones públicas canarias, en sus respectivos ámbitos competenciales, serán responsables de verificar que los titulares de vehículos provistos de licencia comunitaria, de transporte internacional y los autorizados de acuerdo con la normativa estatal cumplan las exigencias establecidas por la normativa comunitaria y estatal, para la realización de esos servicios de transporte, en particular, la que desarrolle la disposición adicional octava de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

TÍTULO IV

Actividades complementarias y auxiliares

CAPÍTULO ÚNICO

Clases

Sección 1.ª Agencias de Transportes

Artículo 91. *Definición y regulación.*

1. Tendrán la consideración de agencias de transportes las personas físicas o jurídicas que se dediquen a las funciones de mediación entre los usuarios del transporte público de mercancías y los transportistas por carretera por cualquier medio de transporte, incluida toda actividad de intervención en la contratación de dichos transportes públicos como organizaciones interpuestas entre usuarios y transportistas, y las funciones de gestión, información, oferta, organización de cargas y servicios precisas para la contratación de los transportes.

2. **(Derogado)**

3. La actividad de agencia de transportes podrá ser realizada por las personas físicas y jurídicas que obtengan la correspondiente autorización administrativa, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 13 de esta Ley. Reglamentariamente se establecerá la clasificación de las agencias de transporte y el régimen jurídico de otorgamiento, modificación, extinción y visados de las autorizaciones.

Sección 2.ª Centros de información, contratación y distribución de cargas

Artículo 92. *Definición, creación y funcionamiento.*

1. Tendrán la consideración de centros de información, contratación y distribución de cargas los puntos de encuentro entre la oferta y la demanda que realicen funciones de información y canalización del mercado. En ningún caso podrán participar en nombre propio en la contratación de los transportes.

2. Las Administraciones Públicas promoverán la creación de estos centros en el marco de lo que establezcan las Directrices de Ordenación de Infraestructuras y, para cada isla, el Plan Territorial Especial de Transportes.

3. Reglamentariamente se establecerá el régimen de autorización, sus normas de funcionamiento y la participación en los mismos de los representantes de los transportistas y usuarios.

Sección 3.ª Almacenista-distribuidor

Artículo 93. *Definición y regulación.*

1. Son almacenistas-distribuidores las personas físicas o jurídicas que reciben en depósito en sus almacenes o locales mercancías o bienes ajenos, realizan en relación con los mismos las funciones de almacenaje, ruptura de cargas, u otras complementarias que resulten necesarias, y llevan a cabo o gestionan la distribución de los mismos, de acuerdo con las instrucciones de los depositantes.

2. Los almacenistas-distribuidores podrán llevar a cabo la distribución de las mercancías de acuerdo con las dos siguientes modalidades:

a) Con vehículos propios amparados por autorizaciones de transporte público de las que sean titulares.

b) Contratando la realización del transporte en nombre propio con transportistas debidamente autorizados para llevarlo a cabo.

3. Para realizar la actividad de almacenistas-distribuidores, será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para la misma.

Dicha autorización determinará, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

Sección 4.ª Transitarios

Artículo 94. *Definición y regulación.*

Sección 5.ª Arrendamiento de vehículos

Artículo 95. *Requisitos.*

1. . Las personas físicas o jurídicas que se dediquen o pretendan dedicarse a la actividad de arrendamiento de vehículos, de tres o más ruedas, incluidos los especiales, en caravanas, deberán contar con una autorización administrativa que las habilite específicamente para la realización de dicha actividad.

2. Quedan exceptuados del cumplimiento del requisito previsto en el apartado anterior:

a) Las operaciones de arrendamiento financiero con opción de compra, incluido el renting.

b) El arrendamiento de remolques y semirremolques que precisen vehículo tractor para el transporte.

3. El arrendamiento de vehículos, de tres o más ruedas, incluidos los especiales, sin conductor, queda sujeta a la comunicación previa de inicio de la actividad, sin perjuicio del obligado cumplimiento de los requisitos a que se refiere el apartado siguiente.

4. Reglamentariamente, se establecerán los requisitos que deben cumplirse para realizar cada una de las modalidades de arrendamiento, en particular, las condiciones relativas al desarrollo de la actividad, el número mínimo, antigüedad y características de los vehículos, la obligación de disponer de locales, garajes y oficinas, la capacidad mínima de los garajes en proporción con el número de vehículos disponibles, y las demás que resulten precisas para el adecuado desarrollo de la actividad y para asegurar la calidad del servicio ofertado. En todo caso, la ampliación del número de vehículos, sea con carácter permanente o con carácter temporal o estacional, exigirá la adaptación de las condiciones de espacio y garaje, para su atención, debiendo ser comunicada con carácter previo a la Administración competente.

5. **(Suprimido)**

6. Igualmente, sin perjuicio de los requisitos comunes, la regulación del arrendamiento de vehículos para circular en expediciones organizadas formando caravanas establecerá las limitaciones y prohibiciones que sean necesarias para asegurar la protección de la red canaria de espacios naturales protegidos, entre otras, el número máximo de vehículos y la predeterminación de trayectos, quedando reservado el ejercicio de esta actividad a vehículos de tracción en las cuatro ruedas que reúnan las condiciones de seguridad y asistencia que se establezcan.

7. Sin perjuicio de la exigencia de las condiciones impuestas para el ejercicio de la actividad como empresa arrendadora, los vehículos destinados a la realización de transportes que requieran título administrativo habilitante conforme a esta ley únicamente podrán ser cedidos en arrendamiento a las personas que posean un título que habilite para realizar transporte con los mismos.

8. Las empresas que presten servicios de transporte con vehículos en régimen de multipropiedad o de vehículo compartido deberán cumplir los mismos requisitos que las empresas de arrendamiento de vehículos sin conductor, sin perjuicio de los particulares que puedan ser establecidos mediante reglamento.

9. Mediante reglamento se establecerá la documentación que debe acompañar la solicitud de autorización de arrendamiento en caravana y el procedimiento a seguir para su otorgamiento.

10. Igualmente, mediante reglamento se establecerán los documentos que deben acompañar la comunicación de inicio de actividades del arrendamiento sin conductor, fijados en relación con los requisitos exigidos para su ejercicio.

Artículo 96. *Medidas restrictivas.*

1. El Gobierno de Canarias, previa audiencia a los Cabildos Insulares, las asociaciones más representativas de los municipios insulares y las asociaciones de profesionales afectados, podrá limitar el número de vehículos dedicados a esta actividad como medida complementaria a otras que se adopten para racionalizar y descongestionar la circulación vial y para asegurar los objetivos de sostenibilidad que establecen las Directrices de Ordenación General, las de Infraestructuras y, en su caso, los Planes Territoriales Especiales de Transporte.

2. En particular, por las razones señaladas en el anterior apartado, el Gobierno de Canarias, a petición de los Cabildos Insulares, podrá establecer límites en relación con la ampliación temporal o estacional del número de vehículos de los que dispongan las empresas dedicadas al arrendamiento.

TÍTULO V

Inspección y régimen sancionador

CAPÍTULO I

Inspección de los transportes

Artículo 97. *Servicios de inspección de los transportes.*

1. Las funciones de inspección dirigidas a verificar y asegurar el cumplimiento de la presente Ley y su normativa de desarrollo, estarán reservadas a los servicios de inspección de los transportes de cada una de las Administraciones competentes por razón de la materia.

2. Los servicios de inspección asesorarán y colaborarán con los operadores de transportes, las empresas complementarias y auxiliares y, en su caso, con los usuarios, para facilitar el cumplimiento de la legalidad y podrán realizar funciones específicas de control de la calidad y seguridad en la prestación de los servicios de transporte, de inspección de instalaciones y de verificación de la correcta utilización de los recursos públicos que se asignen a los servicios públicos.

Artículo 98. *Condición de los inspectores.*

1. El personal de los servicios de inspección tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad.

2. Los hechos constatados por el personal referido en el apartado anterior tendrán valor probatorio cuando se formalice en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios interesados.

3. El personal que ejerza funciones de inspección estará provisto de un documento acreditativo de su condición, expedido por la Administración competente, que deberá ser exhibido con carácter previo al ejercicio de sus funciones.

Artículo 99. *Obligaciones para con los servicios de inspección.*

1. Los titulares de los servicios y actividades a los que se refiere la presente Ley, los titulares de empresas en cuyas instalaciones se realicen actividades de transporte terrestre o relacionadas con el mismo, así como quienes ocupen la posición de cargador o remitente, mero expedidor o destinatario o consignatario en un transporte de mercancías, los usuarios de un transporte de viajeros y, en general, las personas afectadas por sus preceptos vendrán obligadas a facilitar al personal de los servicios de inspección, en el ejercicio de sus funciones, la inspección de sus vehículos e instalaciones y el examen de los documentos, libros de contabilidad, facturas, títulos de transporte y datos estadísticos que estén obligados a llevar, así como cualquier otra información relativa a las condiciones de prestación de los servicios realizados que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transportes. Dicha obligación alcanzará, en todo caso, a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados. Por cuanto se refiere a los usuarios del transporte de viajeros, estarán obligados a identificarse a requerimiento del personal de la inspección cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el servicio utilizado por aquéllos.

A tal efecto, los servicios de inspección podrán recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir la presentación de dicha documentación en las oficinas públicas correspondientes, así como, en su caso, la comparecencia del empresario o su representante, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo, ante las oficinas públicas cuando sea requerido para ello. A tales efectos, en las inspecciones llevadas a cabo en carretera, el conductor tendrá la consideración de representante de la empresa en relación con la documentación

que existe obligación de llevar a bordo del vehículo y la información que le sea requerida respecto del servicio realizado.

Cuando la documentación que se solicite sea la acreditativa del cumplimiento de las obligaciones relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, la empresa no podrá excusarse de aportarla por la ausencia del empresario o la persona responsable de su llevanza o custodia.

La exigencia a que se refiere este punto únicamente podrá ser realizada en la medida en que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la presente Ley y normas concordantes.

2. El personal de los servicios de inspección, cuando existan indicios fundados de exceso de peso, manipulación o funcionamiento inadecuado imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o del limitador de velocidad u otros instrumentos de control que exista obligación de llevar instalados en los vehículos, podrán ordenar su traslado hasta la báscula de pesaje, taller autorizado o zona de control que resulte más adecuada para su examen. El conductor del vehículo así requerido vendrá obligado a conducirlo, acompañado por aquel personal, hasta los lugares citados, así como a facilitar las operaciones de pesaje y verificación, corriendo los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción, y, en caso contrario, de la Administración actuante.

Artículo 100. *Colaboración con otras Administraciones.*

1. El personal de los servicios de inspección pondrá en conocimiento de los órganos competentes los hechos que descubra en ejercicio de su función que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial.

2. Los miembros de la inspección, cuando fuese necesario por razón del cumplimiento eficaz de sus funciones, podrán solicitar el apoyo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y, en su caso, de la Policía Autonómica y de la Local. Este apoyo y colaboración podrá formalizarse mediante convenios de colaboración.

Artículo 101. *Planificación de la actividad inspectora.*

1. El Gobierno de Canarias, en concurrencia con los Cabildos Insulares, aprobará un Plan Anual de Inspección del Transporte con las directrices generales aplicables a las funciones inspectoras del transporte por carretera con la finalidad de unificar criterios y homogeneizar y objetivar la actividad inspectora en todo el territorio canario. Este Plan podrá prever la realización de campañas específicas de inspección sobre una clase determinada de transporte.

2. La programación y actividad inspectora del transporte por carretera que desarrollen los Cabildos Insulares deberán cumplir dichas directrices generales. Los programas insulares podrán prever campañas específicas de inspección de acuerdo con las necesidades que planteen dichos transportes en cada isla.

3. Las previsiones sobre inspección en los distintos instrumentos de planificación y programación de los transportes tendrán el siguiente contenido mínimo:

a) Actividad o sector afectados.
b) Objeto, contenido y finalidad de las actuaciones.
c) Medios a emplear.
d) Plazo de ejecución o periodicidad.
e) Mecanismos de coordinación de actuaciones entre los distintos servicios territoriales.

CAPÍTULO II

Infracciones y sanciones

Artículo 102. *Responsabilidad.*

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones previstas en la presente Ley corresponderá:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión, autorización administrativa o, en su caso, a comunicación de inicio de actividad, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de éstos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad.

A los efectos previstos en este apartado, se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

c) En las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, expedidores, consignatarios o destinatarios, usuarios, y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por esta Ley, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

2. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el apartado 1, independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

3. Tendrán la consideración de infracciones independientes aquellas que se cometan en relación con distintas expediciones de transporte, aun cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos.

No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, cuando los hechos constitutivos de la infracción guarden relación directa con la actividad administrativa que se desarrolla en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podían ser corregidos hasta el regreso de aquél a la sede empresarial de la que inicialmente partió, tales hechos se considerarán constitutivos de una sola infracción, aun cuando hubieran continuado teniendo lugar durante las distintas expediciones parciales realizadas entretanto.

Artículo 103. *Clasificación.*

1. Constituyen infracciones administrativas de las normas reguladoras del transporte terrestre las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas de conformidad con la presente Ley.

2. Las infracciones de las normas reguladoras del transporte terrestre se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 104. *Infracciones muy graves.*

Se consideran infracciones muy graves:

1. La realización de transportes públicos o alguna de las actividades complementarias o auxiliares careciendo de la concesión, autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello. Igualmente, la realización de la actividad de arrendamiento sin conductor sin haber realizado la comunicación previa, así como su continuación en contra de la resolución de paralización ordenada por la Administración competente.

La prestación de servicios para los que se requiera conjuntamente alguna de las concesiones o autorizaciones especiales reguladas en esta ley y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros se considerará incluida en la infracción tipificada en este apartado si se carece de cualquiera de ellas.

A los efectos de su correcta calificación, se consideran incluidos en el presente apartado los siguientes hechos:

1.1 La prestación de servicios de transporte público que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado. A estos efectos se considera que exceden dicho ámbito los servicios prestados al amparo de una autorización emitida por otra administración autonómica o insular sin haber obtenido la autorización correspondiente para el traslado.

1.2 La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 106.8.

1.3 La organización, establecimiento o realización de servicios regulares de transporte de viajeros sin ser titular de la correspondiente concesión o autorización especial, ya sean propios o ajenos los medios con los que se presten y aún cuando se posea autorización de transporte discrecional.

1.4 La prestación material de servicios regulares de transporte de viajeros careciendo de la preceptiva concesión o autorización especial, aún cuando la correspondiente empresa no contrate con los usuarios y se limite a actuar bajo la dirección del organizador del transporte.

1.5 El transporte de personas o grupos distintos de aquellos a que específicamente se encuentra referida la correspondiente autorización durante la realización de un transporte a la demanda.

1.6 La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente reguladas en el artículo 66 de esta ley.

1.7 La realización de servicios con cobro individual o con reiteración de itinerario o turísticos al exclusivo amparo de autorizaciones de transporte discrecional, fuera de los supuestos expresamente permitidos o incumpliendo las condiciones establecidas para ello.

1.8 La realización de transportes públicos sin llevar a bordo del vehículo el original o copia autenticada de la correspondiente copia certificada de la autorización o licencia, o de la documentación acreditativa que resulte asimismo necesaria para controlar la legalidad del transporte.

1.9 La realización de transportes públicos careciendo de autorización, aún cuando se lleve a bordo del vehículo una autorización o licencia, o una copia de éstas, que se encuentre caducada, revocada o que por cualquier otra causa hubiera perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas.

1.10 La realización de transporte público al amparo de autorizaciones que únicamente habiliten para efectuar un tipo de transporte de características distintas del efectivamente realizado.

1.11 La prestación del servicio de transporte discrecional con una autorización o licencia de ámbito territorial suficiente, salvo los casos expresamente exceptuados, así como la utilización exclusiva de los vehículos adscritos al título habilitante.

No se apreciará la infracción tipificada en el presente apartado cuando la misma concurra con las señaladas en los apartados 2 y 3 del presente artículo.

2. La realización de transporte público incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 13.

3. La realización de actividades complementarias o auxiliares, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 19.

4. La cesión o autorización, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.

5. El abandono de las concesiones de transporte regular de viajeros o la paralización de los servicios de las mismas sin causa justificada durante el plazo que reglamentariamente se determine, sin el consentimiento de la Administración.

6. La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a las instrucciones o requerimientos de los miembros de la inspección o de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia de dicha clase de transporte.

7. El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos formulados por la Administración en los términos señalados en el artículo 110.2.

8. La falsificación de títulos administrativos habilitantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos.

La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen falsificado el título, o colaborado en su falsificación o comercialización a sabiendas del carácter ilícito de su actuación, como a las que lo hubiesen utilizado para encubrir la realización de transportes o actividades no autorizadas.

9. El falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cualquier título, certificación o documento que haya de ser expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquéllos.

10. **(Derogado)**

11. **(Derogado)**

12. La realización de transporte público incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley.

13. **(Derogado)**

14. El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos.

15. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

15.1 La falta de explotación del servicio por el propio concesionario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

15.2 El incumplimiento de los tráficos, itinerario, expediciones o puntos de parada establecidos cuando no constituya abandono de la concesión en los términos señalados en el apartado 5 de este artículo.

15.3 Denegar la venta de billetes o el acceso al vehículo a quienes los hubieran adquirido, especialmente si se trata de una persona de movilidad reducida, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente establecidas que lo justifiquen. Especialmente se considerará incluido en la anterior circunstancia impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a personas discapacitadas, aun en el supuesto de que no exista obligación de que el vehículo se encuentre especialmente adaptado para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

15.4 La realización del servicio transbordando injustificadamente a los usuarios durante el viaje.

15.5 El incumplimiento del régimen tarifario.

16. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

16.1 En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores.

16.2 En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor, así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.

16.3 La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley.

17. La realización de transportes discrecionales de viajeros y mercancías cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:

17.1 La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.

17.2 La obligación del titular de la autorización o licencia de transporte de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización o licencia.

18. La realización de actividades de agencia de transporte, o almacenista distribuidor en los locales no autorizados o comunicados, en los términos legal o reglamentariamente establecidos.

19. **(Derogado)**

20. **(Derogado)**

21. La realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten exigibles. La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

22. **(Derogado)**

23. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a lo dispuesto en la legislación vigente.

24. La no conservación, en los tiempos estipulados reglamentariamente, de la documentación de carácter administrativa o estadística que sea obligatoria.

25. La prestación de servicios de taxi concurriendo las siguientes circunstancias particulares:

25.1 Incumplir las obligaciones de prestación continuada del servicio impuestas por la Administración competente en la materia.

25.2 No llevar aparato taxímetro en caso de que sea exigible, o manipularlo o hacerlo funcionar de forma inadecuada, cuando este hecho sea imputable a la actuación de la persona titular de la licencia o autorización, o a su personal dependiente.

25.3 Prestar los servicios de taxi mediante personas distintas de la titular de la licencia o las que ésta contrate o personas que no tengan el pertinente certificado habilitante.

25.4 Prestar servicios de taxi en condiciones que puedan poner en peligro grave y directo la seguridad de las personas.

26. El arrendamiento de vehículos todo terreno con conductor que circulen formando caravanas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

26.1 Carecer de autorización referida a vehículo que habilite para el arrendamiento.

26.2 Consentir la utilización de autorizaciones de arrendamiento por otras personas.

La responsabilidad corresponderá a quien realice el transporte y, en el segundo caso, a quien sea titular de la autorización.

Artículo 105. *Infracciones graves.*

Se consideran infracciones graves:

1. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por estos de las condiciones exigidas en el título concesional.

b) No prestar los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.

c) Incumplir la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

d) Vender un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.

e) Realizar transporte público regular de viajeros por carretera incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial con el carácter

de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

2. El incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización o licencia de transporte, alguna de sus copias o cualquier otra documentación cuando, por haber sido caducada, revocada o por cualquier otra causa legal o reglamentariamente establecida, debiera haber sido devuelta, siempre que el documento de que se trate conserve apariencia de validez.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 79 septies de esta Ley en materia de contratación de servicios o circulación por vías públicas y estacionamiento de vehículos de arrendamiento con conductor.

4. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los servicios de inspección cuando no concurra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 6 del artículo anterior, implicarían que dicha obstrucción debiera ser calificada como infracción muy grave.

5. La falta de anotación de alta en el registro de operadores de transporte por parte de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.

6. La realización de transportes privados careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 106.8.

Se considerará que carece de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 112.9.

7. La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle de conformidad con lo previsto en el artículo 104.1.

8. La connivencia en actividades de mediación no autorizadas o en la venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados en locales o establecimientos públicos destinados a otros fines. La responsabilidad corresponderá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.

9. La venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizados, sin perjuicio de calificar la infracción como muy grave, de conformidad con el artículo 104.1, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.

10. El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 104.15.5.

11. El reiterado incumplimiento injustificado superior a 15 minutos de los horarios de salida en las cabeceras de las líneas de servicios públicos regulares de transporte de viajeros, en los términos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

12. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o la falta de comunicación de su contenido a la Administración, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 14, 22 y 24 del artículo 104.

13. La falta del preceptivo documento en que deban formularse las reclamaciones de los usuarios y la negativa u obstaculización a su uso por el público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la inspección de las reclamaciones o quejas consignadas en dicho documento, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, salvo que esta conducta deba ser calificada como infracción muy grave. Igualmente, el incumplimiento, por parte del destinatario al que se hubieran entregado las mercancías, de la obligación de ponerlas a disposición de una junta arbitral del transporte, cuando sea requerido al efecto por dicha junta en el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas para actuar como depositaria.

14. La realización de servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo iniciados en término municipal distinto al que corresponda la licencia de transporte urbano, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

15. La utilización por parte del arrendatario de vehículos industriales arrendados con o sin conductor sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento o una copia del mismo, o llevarlo sin cumplimentar, así como la falta de cuanta otra documentación resulte obligatoria para acreditar la correcta utilización del vehículo.

16. El incumplimiento por los titulares de autorizaciones de transporte público sanitario de las exigencias de disponibilidad temporal para la prestación del servicio que reglamentariamente se encuentren determinadas, salvo causa justificada.

17. La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados.

18. El arrendamiento de vehículos sin conductor cuando concurran las siguientes circunstancias:

a) El incumplimiento por las empresas arrendadoras de vehículos sin conductor de la obligación de exigir la correspondiente autorización de transporte al arrendatario y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad reglamentariamente previstas.

b) La utilización de vehículos arrendados sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento, o una copia del mismo, o llevarlo sin cumplimentar.

19. El arrendamiento de vehículos con conductor sin llevar a bordo debidamente cumplimentado el contrato de arrendamiento o una copia del mismo, así como la carencia o falta de cumplimentación de la correspondiente hoja de ruta o comunicación al registro correspondiente, de acuerdo con el artículo 79 septies de esta Ley.

20. El incumplimiento de las condiciones establecidas en el título concesional, autorización o reglamento de explotación de las estaciones de autobuses.

21. La prestación de servicios de transporte con vehículos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación.

22. La prestación de servicios de taxi cuando se dé cualquiera de las siguientes circunstancias particulares:

a) Prestar servicios de taxi con vehículos distintos que los adscritos a las licencias o autorizaciones, en caso de que esta infracción no tenga la consideración de muy grave.

b) Incumplir las condiciones esenciales de la licencia o autorización, o las condiciones de prestación del servicio de taxi, que no estén tipificados expresamente por ningún otro apartado del presente artículo ni sean calificados de infracción muy grave.

c) Incumplir el régimen de tarifas.

d) No atender a una solicitud de servicio de taxi estando de servicio o abandonar el servicio antes de su finalización, salvo que concurran causas que lo justifiquen.

e) Falsear la documentación obligatoria de control.

f) No llevar el preceptivo documento de formulación de reclamaciones de los usuarios; negar u obstaculizar su entrega, y ocultar las reclamaciones o quejas que se consignen en este, o demorarse injustificadamente al efectuar su comunicación o traslado a la administración correspondiente, de acuerdo con lo que se determine por reglamento.

g) Incumplir los servicios obligatorios que puedan establecerse.

h) Incumplir el régimen horario y de descansos establecido.

i) Prestar los servicios de taxi con aparatos de taxímetro que no se ajusten a la revisión metrológica vigente o a la de los precintos correspondientes, si este hecho supone un incumplimiento en la aplicación de las tarifas.

j) La instalación en el vehículo de instrumentos, accesorios o equipamientos no autorizados que puedan afectar a la correcta prestación del servicio de taxi.

23. El arrendamiento de vehículos todoterreno con conductor que circulen formando caravanas cuando concurran las siguientes circunstancias:

a) Carecer el arrendador de local u oficina con nombre o título registrado abierta al público.

b) No disponer de garajes o instalaciones con capacidad suficiente para albergar la totalidad de los vehículos en la isla donde se pretenda ejercer la actividad.

c) Realizar la actividad de arrendamiento sin disponer del número mínimo de vehículos exigidos por la normativa.

d) Ejercer la actividad sin seguro de responsabilidad civil ilimitada.

e) Circular vehículos en caravana en número distinto al autorizado.

f) Contratar individualmente por asiento o por vehículo.

g) Realizar servicios de arrendamiento sin asistencia debidamente acreditada en el primer vehículo.

h) Realizar servicios en caravana de más de cinco vehículos sin llevar en el último de ellos una persona dependiente de la empresa arrendadora como responsable.

i) Realizar rutas o recorridos con puntos diferentes de recogida y dejada de viajeros.

j) Carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales del libro de reclamaciones, así como ocultación o falta de conservación del mismo y demora injustificada de la puesta en conocimiento o no comunicación a la Administración.

24. La realización de un transporte público irregular.

25. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

Artículo 106. *Infracciones leves.*

Se consideran infracciones leves:

1. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el registro de operadores de transporte o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, con arreglo a lo que reglamentariamente se determine, salvo que dicha infracción deba ser calificada como grave conforme a lo establecido en el 105.12.

2. **(Derogado)**

3. **(Suprimido)**

4. y 5. **(Derogados)**

6. La carencia de los preceptivos rótulos o avisos de obligada exhibición para conocimiento del público usuario.

7. El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir billetes, de las normas establecidas para su despacho o devolución, así como expedirlos sin las menciones esenciales.

8. La realización de transportes públicos o privados o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para su otorgamiento, en el plazo máximo de 15 días, contados desde la notificación del inicio del expediente sancionador.

9. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 104.1 y 105.13.

10. El arrendamiento de vehículos sin conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma independiente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que la empresa efectúe.

11. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera incumpliendo el calendario establecido.

12. La realización de transportes públicos regulares de colectivos de viajeros determinados incumpliendo el itinerario, calendario, horario, expediciones, puntos de parada o alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización.

Asimismo, en el transporte de escolares y menores, el incumplimiento de las obligaciones sobre parada de vehículos en el centro escolar y acceso y abandono de los

vehículos en los términos regulados en las normas sobre seguridad en esta clase de transportes.

13. El trato desconsiderado de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.

14. En el transporte escolar y de menores, el incumplimiento de la obligación de exigir la entidad contratante al transportista los documentos o justificantes que, con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes, deba exigirle.

15. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplimentar, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No se apreciará esta infracción cuando la misma concurra con la establecida en el artículo 105.22.

16. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera o especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial sin el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

17. La carencia de los distintivos o rótulos exigidos por la normativa vigente, relativos a la naturaleza o al tipo de transporte que aquél esté autorizado a realizar, llevarlos en lugar no visible o en condiciones que dificulten su percepción, utilizarlos de forma inadecuada o llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.

18. En el transporte de viajeros, la carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.

18 bis. El anuncio de la realización de un transporte irregular.

18 ter. El mero anuncio o publicidad de la realización de servicios con cobro individual al amparo de autorizaciones de transporte discrecional, fuera de los supuestos expresamente permitidos o incumpliendo las condiciones establecidas para ello.

18 quater. La no acreditación fehaciente de que la contratación del vehículo de transporte discrecional se ha efectuado por la totalidad del mismo.

19. El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio establecidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25, salvo que las normas en que se contengan dichas reglas consideren expresamente su incumplimiento como infracción grave.

En todo caso, se considerará constitutivo de la infracción tipificada en este apartado el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

19.1 Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.

19.2 Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.

19.3 Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.

19.4 Abandonar el vehículo o acceder a éste fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, salvo causa justificada.

19.5 Realizar, sin causa justificada, cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.

19.6 Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.

19.7 Fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.

19.8 Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización previstas en la correspondiente concesión o autorización, así como el uso indebido del título que se posea.

19.9 Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.

20. El arrendamiento sin conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma independiente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que realice la empresa.

20 bis. El arrendamiento con conductor de vehículos que lleven publicidad o signos externos identificativos, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.

21. El arrendamiento con conductor de vehículos todo terreno que circulen formando caravanas en los siguientes supuestos:

21.1 Carecer de autorización preceptiva, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos para su otorgamiento en el plazo de 15 días desde la notificación de la incoación del expediente sancionador.

21.2 No llevar a bordo del vehículo la autorización preceptiva o copia de la misma.

21.3 No comunicar a la Administración las modificaciones de los datos que deben figurar en las autorizaciones, incluyendo el cambio de domicilio.

21.4 No solicitar a la Administración la modificación de las características técnicas del vehículo, siempre que no suponga modificación de las condiciones esenciales de la autorización.

21.5 No llevar a bordo el contrato de arrendamiento.

21.6 Realizar el servicio de arrendamiento sin exponer al público el cuadro de precios o faltando el sello de la Administración.

21.7 Realizar el servicio de arrendamiento sin exponer en el local el rótulo referido a la existencia de libro de reclamaciones.

21.8 Solicitar el visado de la autorización fuera del plazo determinado por la Administración.

21.9 Realizar el servicio de arrendamiento incumpliendo el equipamiento obligatorio de los vehículos: carecer de extintores de incendio con capacidad igual o superior a 8 kilogramos de polvo seco, carecer de rejillas matachispas en los tubos de escape, carecer de cinturones de seguridad delanteros y traseros, carecer de botiquín de primeros auxilios el último vehículo de la caravana y falta de identificación exterior de la empresa legible a 25 metros.

22. La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 104. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

23. La prestación de servicios de taxi cuando se dé cualquiera de las siguientes circunstancias particulares:

23.1 Prestar los servicios de taxi sin llevar la documentación formal que acredita la posibilidad legal de prestarlos o que es exigible para la correcta acreditación de la clase de transporte que se presta, excepto en el caso de que dicha infracción haya de ser calificada de muy grave.

23.2 No llevar en un lugar visible del vehículo los distintivos que sean exigibles, llevarlos en unas condiciones que dificulten su percepción o hacer un uso inadecuado de los mismos.

23.3 No tener los preceptivos cuadros de tarifas y el resto de documentación que deba exhibirse obligatoriamente para conocimiento de los usuarios, en los términos que se determinen por reglamento.

23.4 No cumplir las normas generales de policía en instalaciones fijas y vehículos, salvo que el incumplimiento sea calificado de infracción grave o muy grave.

23.5 No respetar los derechos de los usuarios establecidos por la presente Ley o las normas que la desarrollen, si este incumplimiento no puede calificarse de grave o muy grave.

23.6 Retener objetos abandonados en el vehículo sin dar cuenta de ello a la autoridad competente en el plazo reglamentariamente establecido.

23.7 No entregar el recibo o factura del servicio prestado a los usuarios, si éstos lo solicitan, o entregarles un recibo o factura que no cumpla los requisitos establecidos por la normativa de aplicación.

23.8 Incumplir las prescripciones que puedan establecerse relativas a la exhibición de publicidad en los vehículos.

24. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando, por su naturaleza, ocasión o circunstancias, no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

Artículo 107. *Condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia.*

1. A los efectos previstos en el régimen de infracciones de la presente ley, se considerarán condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia:

a) El mantenimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento.
b) La realización efectiva del servicio.
c) La prestación de los servicios de acuerdo con los tráficos autorizados.
d) La explotación del servicio por el propio concesionario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.
e) La prestación del servicio de transporte discrecional con una autorización o licencia de ámbito territorial suficiente, salvo los casos expresamente exceptuados, así como la utilización exclusiva de los vehículos adscritos al título habilitante.
f) La prestación de los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.
g) 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.
h) La realización del número de expediciones establecidas en el título concesional o en la autorización, así como la disponibilidad sobre el número mínimo de vehículos que en aquéllos se determine, y el cumplimiento por dichos vehículos de las condiciones exigidas en los mismos.
i) La realización del servicio sin transbordar injustificadamente a los usuarios durante el viaje.
j) El respeto a la prohibición de venta de un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.
k) Transportar gratuitamente, en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio, el equipaje de los viajeros en los transportes de uso general.
l) En los transportes a la demanda, la disposición de un acuerdo previo con los usuarios.
m) En los transportes de escolares, la presencia de una persona idónea debidamente acreditada por el transportista o por la entidad contratante del transporte encargada del cuidado de los mismos, cuando ello resulte exigible.
n) En los transportes turísticos, la condición de empresa turística y de turistas de los usuarios.
ñ) La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.
o) La obligación del titular de la autorización de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización.
p) Disponer del número mínimo de vehículos o de locales abiertos al público o instalaciones que reúnan las condiciones al efecto establecidas, cuando así resulte obligatorio.
q) En las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros, la no reiteración de itinerario y la contratación por vehículo, no por plaza, excepto los casos expresamente autorizados.
r) Las limitaciones específicas establecidas en la autorización con relación a los vehículos que hayan de utilizarse para el transporte, incluyendo, en su caso, el número máximo o mínimo que puedan emplearse.
s) La iniciación de los servicios interurbanos en vehículos de turismo dentro del municipio otorgante de la correspondiente licencia.
t) La disposición del número mínimo de conductores que en su caso reglamentariamente se exijan.
u) La plena dedicación del titular de la preceptiva licencia o autorización habilitante al ejercicio de la actividad, salvo los casos en que se prevea expresamente lo contrario.

v) La contratación global de la capacidad del vehículo, salvo las excepciones expresamente previstas al efecto.

w) El cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad exigidas al vehículo, así como la instalación y adecuado funcionamiento de los instrumentos que obligatoriamente hayan de instalarse en el mismo para el control de las condiciones de prestación del servicio.

x) El cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre revisión periódica, tanto del vehículo como de los instrumentos de control.

y) El mantenimiento de las condiciones adecuadas de aseo del personal y vehículos.

z) El cumplimiento de las solicitudes concretas de transporte de los viajeros del servicio de autotaxi.

2. Las normas reglamentarias, autonómicas, insulares o municipales, reguladoras de los servicios de transporte público de viajeros, así como los propios títulos habilitantes para la prestación de los mismos, podrán establecer otros requisitos adicionales que deban, asimismo, considerarse como condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia.

Artículo 108. *Sanciones.*

Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los apartados 17, 18, 19, 20 20-bis), 21, 22 y 23 del artículo 106.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los apartados 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18-bis), 18-ter) y 18-quater) del artículo 106.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 6 y 7 del artículo 106.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los apartados 5, 12, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 105.

e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 3, 6, 7, 8, 10, 11, 14 y 16 del artículo 105.

f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados 2.4 y 24 del artículo 105.

g) Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los apartados 15, 16, 17, 18, 24, 25 y 26 del artículo 104.

h) Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los apartados 12, 21 y 23 del artículo 104.

i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 14 del artículo 104.

j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el párrafo i) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en el artículo 106.24, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida dentro de los límites establecidos en los párrafos a), b), c), d), e) y f).

Artículo 109. *Medidas accesorias.*

1. La comisión de las infracciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 104 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

2. La comisión de la infracción prevista en el apartado 4 del artículo 104 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de cuantas

autorizaciones, licencias o copias certificadas de idéntica clase a la utilizada fuese titular el transportista a cuyo nombre fue expedida por la Administración.

3. La comisión de la infracción prevista en el apartado 5 del artículo 104 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de nueva creación en el plazo de cinco años. Tampoco podrá la empresa inhabilitada tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titularidad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.

4. La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1 y 8 del artículo 104 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

5. **(Derogado)**

6. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8 del artículo 104, o bien alguno de los excesos en el tiempo de conducción tipificados en el apartado 3 del artículo 106, siempre que en este último supuesto la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse su inmediata inmovilización hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, los inspectores habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

En idénticos términos se procederá en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso durante la realización de un transporte y la empresa hubiese incumplido la obligación de llevar a bordo otras de repuesto, así como en aquellos en que hubiese retirado la tarjeta del conductor para el referido aparato.

Asimismo, podrá ordenarse la inmovilización de un vehículo cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurran circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad.

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que éstos sufran la menor turbación posible, será responsabilidad del transporte cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas serán, en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquéllos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

7. Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con esta Ley, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 15 ó 16 del artículo 104 podrá acordar la caducidad de la concesión o autorización de que se trate con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 17 ó 18 del artículo 104 podrá dar lugar a la pérdida de validez de cuantas autorizaciones sea titular el infractor.

A los efectos previstos en este apartado, se considerará que existe incumplimiento reiterado cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un período de un año de tres o más infracciones de carácter muy grave por vulneración de las circunstancias previstas en los apartados 15, 16, 17 ó 18 del artículo 104.

8. La imposición de las sanciones que, en su caso, correspondan será independiente de la posible obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

Artículo 110. *Inhabilitación.*

1. La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3 y 4 del artículo 104 en el espacio de un año conllevará la inhabilitación del infractor durante un período de tres años para ser titular de cualquier clase de concesión, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones, autorizaciones o licencias. Durante dicho período tampoco podrá el así inhabilitado aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte.

La mencionada inhabilitación llevará aparejada la caducidad de cuantas concesiones y la pérdida de validez de cuantas autorizaciones y licencias fuese titular la empresa infractora, con carácter definitivo.

Para que se produzca el supuesto de reincidencia señalado en este artículo, las sanciones tenidas en cuenta deberán haber sido impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa. El período de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquél en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones.

2. En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los apartados 1.1 y 1.2 y 5 del artículo 105, a la notificación del inicio del expediente sancionador se acompañará un requerimiento para que, en el plazo de un mes, el titular de la actividad acredite haber subsanado la deficiencia constitutiva de la infracción de que se trate y, cuando así no lo hiciere, se procederá a incoar un nuevo expediente sancionador, que se tramitará independientemente del anterior, por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 104.7.

CAPÍTULO III

Procedimiento sancionador

Artículo 111. *Competencia.*

1. La competencia para la imposición de sanciones en materia de transporte terrestre corresponde al Cabildo Insular del lugar donde se cometa la infracción.

2. La competencia para la imposición de sanciones en materia de transporte urbano de viajeros corresponde al municipio donde se desarrolle el mismo. En el caso del transporte comarcal o metropolitano, la competencia corresponderá a la entidad pública encargada de su prestación.

3. La determinación del órgano competente para instruir y para resolver dentro de cada Administración será determinada por las normas de organización respectivas.

Artículo 112. *Procedimiento.*

1. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente Ley se ajustará a las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la normativa vigente de procedimiento administrativo común.

2. Con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este Capítulo, la tramitación de todo procedimiento sancionador por la comisión de las infracciones tipificadas en esta Ley deberá incluir expresamente la consulta al Registro Canario de Operadores de Transporte por Carretera que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.

3. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia.

4. Los órganos de las distintas Administraciones Públicas competentes para sancionar las infracciones previstas en esta Ley comunicarán al Registro las sanciones que impongan, con objeto de que se realice la pertinente anotación, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la resolución sancionadora que ponga fin a la vía administrativa.

5. Las sanciones pecuniarias podrán hacerse efectivas conforme a lo que reglamentariamente se establezca.

6. En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 15 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 25 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora equivaldrá a la terminación del procedimiento, salvo en aquellos supuestos en que lleve aparejada una sanción accesoria de las previstas en los artículos 109 ó 110, en cuyo caso deberá continuarse el procedimiento hasta su terminación ordinaria por cuanto se refiere a la referida sanción accesoria. Incluso en aquellos casos en que el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria mediante resolución expresa.

7. En la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español serán de aplicación las reglas fijadas en la legislación estatal sobre transportes terrestres.

8. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la normativa vigente de procedimiento administrativo común y en el Reglamento General de Recaudación.

9. El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en la presente Ley, impuestas por resolución firme que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte interior o internacional por carretera o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, así como para la realización del visado, la transmisión o la modificación de cualquiera de aquellos de que ya fuera titular el infractor. Igualmente, dicho pago será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

Artículo 113. *Plazo máximo de resolución.*

1. El plazo máximo para resolver y notificar las resoluciones será de un año a contar desde la fecha del acuerdo de incoación del procedimiento.

2. Transcurrido dicho plazo sin que haya recaído resolución expresa el procedimiento se entenderá caducado.

Artículo 114. *Prescripción.*

1. Las infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos años y las leves al año.

2. Las sanciones muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos años y las leves al año.

Disposición adicional primera. *Regulación sobre accesibilidad y no discriminación.*

En la aplicación y desarrollo reglamentario de las previsiones de esta Ley se tendrán en cuenta las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en el acceso y utilización de los medios de transporte por personas con discapacidad que sean aprobadas en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 10 y la disposición final octava de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de personas con discapacidad; y también aquellas que deriven de la Ley Territorial 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.

Disposición adicional segunda. *Régimen del transporte de mercancías peligrosas y perecederas.*

El transporte de mercancías peligrosas y perecederas, tanto la actividad de los operadores de transporte como quienes realicen actividades complementarias y auxiliares en

relación con ellos, se regirá por la legislación comunitaria europea y estatal que sea de aplicación, incluido el régimen de infracciones y sanciones, sin perjuicio de las competencias de ejecución que corresponden a las Administraciones Públicas canarias.

Disposición adicional tercera. *Consejo Canario del Transporte.*

(Sin contenido)

Disposición adicional cuarta. *Mesa del Transporte Terrestre.*

1. El Gobierno de Canarias creará la Mesa del Transporte Terrestre como órgano consultivo de asesoramiento y debate en materia de transporte terrestre, en especial por carretera, en el que participarán las Administraciones Públicas competentes y representantes de los sectores económicos y sociales afectados.
2. Reglamentariamente se establecerá la composición, funciones, organización y régimen de actuación de este órgano consultivo.

Disposición adicional quinta. *Comisión Interadministrativa de Coordinación de los Transportes.*

(Sin contenido)

Disposición adicional sexta. *Junta Arbitral de Transporte Terrestre de Canarias.*

1. La Junta Arbitral de Transporte Terrestre de Canarias es el órgano de protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte terrestre.
2. Ejercerá, además de las funciones arbitrales que le atribuye la legislación del Estado, las que esta Ley y sus reglamentos le encomienden.
3. Tendrá como función principal la resolución, de acuerdo con lo previsto en la legislación sobre arbitraje, de las controversias que le sometan voluntariamente las partes, surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de los distintos modos de transportes y de las actividades relacionados con los mismos.
4. Las Administraciones Públicas con competencias en materia de transporte terrestre, por propia iniciativa o a instancia de persona interesada, podrán solicitar a la Junta Arbitral de Transportes de Canarias informe sobre las condiciones de cumplimiento de los contratos, sus cláusulas generales y particulares, las tarifas aplicables y los usos de comercio, así como las demás funciones que se establezcan reglamentariamente.
5. Reglamentariamente se establecerá su composición en función de la materia objeto de los contratos y las normas de funcionamiento que, en todo caso, deberán asegurar la presencia de este órgano en todos los territorios insulares de Canarias.

Disposición adicional séptima. *Registro Canario de Operadores de Transporte por Carretera.*

1. El Registro Canario de Operadores de Transporte por Carretera es un registro público que estará gestionado por la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transportes y tendrá como finalidad la inscripción, con carácter declarativo, de aquellos datos relevantes para la ordenación de los transportes por carretera por referirse a la dimensión y evolución de los modos, sectores y subsectores de los mismos.
2. Serán objeto de inscripción:

a) Las personas físicas o jurídicas que se encuentren capacitadas para la realización de actividades de transporte por carretera o actividades complementarias al mismo.
b) Las asociaciones y federaciones profesionales.
c) Las asociaciones y federaciones de usuarios de los transportes.
d) Los títulos habilitantes y condiciones de los mismos.
e) Las sanciones firmes impuestas con motivo de resoluciones recaídas en procedimientos instruidos contra infracciones cometidas en materia de transportes por carretera.

3. Reglamentariamente se establecerá el procedimiento, régimen y contenido de las inscripciones en este Registro y su articulación con otros registros públicos autonómicos.

4. Se podrán suscribir convenios de colaboración con los Cabildos Insulares para la gestión del Registro Canario de Operadores de Transportes que posibilite y agilice el trasvase de datos susceptibles de inscripción.

Disposición adicional octava. *Efectos del silencio administrativo.*

Tendrá efecto desestimatorio la falta de resolución expresa en los siguientes procedimientos:

a) Los relativos a la autorización de los distintos transportes, incluido su otorgamiento, visado, modificación y transmisión.

b) Los relativos a los transportes que se declaren servicio público de acuerdo con el artículo 45 de esta Ley.

c) El reconocimiento de la capacitación profesional para realizar la actividad de transportes, así como de la aptitud como conductor asalariado en el caso del transporte en taxis.

d) Los relativos a la adaptación de concesiones de servicio público previstos en la disposición transitoria segunda de la Ley.

Disposición adicional novena. *Régimen especial de la isla de La Graciosa.*

Reglamentariamente, se establecerá un régimen especial que regule el transporte por carretera en la isla de La Graciosa que responda a las singulares condiciones que concurren en esa isla. En particular, en cuanto al transporte de viajeros, se regulará el transporte en vehículos todo terreno de cinco a nueve plazas con un régimen distinto del taxi. En cuanto al transporte de mercancías, se establecerán requisitos objetivos y subjetivos de ejercicio de la actividad específicos para aquellos transportistas cuyos camiones sólo circulen y trabajen en la isla.

Disposición adicional décima. *Transporte privado complementario de mercancías.*

Las personas físicas o jurídicas que a la entrada en vigor de la presente Ley vengan realizando servicios de transporte de mercancías, propias o ajenas, incluyendo los pagos y los cobros relativos a su gestión, con una adecuada estructura empresarial y acreditando contratos en exclusiva, podrán solicitar el otorgamiento de autorización de transporte privado complementario en los tres meses siguientes a la vigencia de esta norma, transcurridos los cuales deberán cumplir los requisitos propios del transporte público discrecional de mercancías.

Disposición adicional undécima. *Transporte intermodal.*

1. En aras a la consecución de los objetivos de movilidad de personas y mercancías de la presente Ley, la Administración autonómica adoptará cuantas medidas sean precisas para lograr la coordinación y, si fuera posible, integración, de los modos de transporte por carretera con los marítimos y aéreos aéreo. En el caso de los puertos y aeropuertos de interés general, se promoverán acuerdos con la Administración General del Estado o, en su caso, con las entidades públicas que los gestionan, en orden a la consecución de esos objetivos.

2. Siempre que resulte justificado por razones objetivas vinculadas con la necesidad de promover o favorecer el transporte intermodal, el Gobierno podrá establecer un régimen especial para las empresas de transporte de mercancías que desarrollen su actividad en un determinado modo, que permita a las mismas complementar dicho transporte con el realizado por un modo diferente, siempre que éste sea antecedente o continuación de carácter complementario del realizado en el otro.

3. Reglamentariamente se regularán las condiciones particulares que deben cumplir los servicios necesarios para el adecuado funcionamiento de las infraestructuras de transporte previstas en esta ley, en particular, los que aseguran el funcionamiento de puertos y aeropuertos incluidos en el Eje Transinsular de Transporte.

Disposición adicional duodécima. *Transporte público irregular.*

1. A los efectos de esta ley se considera transporte público irregular el prestado mediante vehículo privado propio o ajeno, cuando los puntos de origen o destino sean puertos, aeropuertos, intercambiadores, complejos alojativos o de ocio en los que se dé alguno de estos supuestos:

A) Se realice a cambio de contraprestación económica de cualquier clase o naturaleza.

B) Tenga un carácter reiterado y medie una actividad económica directa o indirecta que de forma concurrente se preste a confusión o solapamiento con el servicio de transporte.

Asimismo, el mero anuncio y oferta del transporte irregular mediante cualquier tipo de soporte será objeto de sanción en los términos de la presente ley.

2. Se entiende que concurre reiteración cuando se realicen dos o más servicios diarios a/o desde los puntos citados con el mismo vehículo o con el mismo conductor, aunque se utilice otro vehículo privado.

Disposición transitoria primera. *Ámbito de las autorizaciones.*

A partir de la aprobación del reglamento a que se refiere la disposición adicional octava de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, las autorizaciones a que se refiere la presente ley tendrán el ámbito y eficacia que el mismo establezca.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación de concesiones de servicio público.*

1. Las concesiones administrativas de servicios públicos de transporte regular de viajeros en ejecución en el momento de la publicación de la presente ley, podrán solicitar acomodarse a la nueva regulación o mantener las condiciones del contrato original.

2. Los titulares de las concesiones a que se refiere el número anterior deberán formular su solicitud en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ley. En este caso, la concesión se entenderá prorrogada de forma tácita hasta la resolución de su petición.

3. De no presentar solicitud se entenderá que optan por no adaptarse. En este supuesto, la concesión continuará en ejecución hasta la terminación de su plazo de vigencia.

4. En el caso de que se solicite la conversión del contrato, la Administración valorará la conveniencia o no para los intereses públicos de esa adaptación. En caso de que se estime adecuado a los intereses públicos, previa verificación de que el solicitante mantiene los requisitos legales para contratar con la Administración, ésta podrá realizar las modificaciones de los servicios y sus condiciones de prestación, precisas para mejorar la calidad, regularidad, seguridad e impacto medioambiental de los servicios, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico de la concesión. A estos efectos, las antiguas concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que haya introducido la Administración, y con vigencia como mínimo hasta el año 2022 y como máximo hasta el año 2027.

5. La solicitud de adaptación deberá ser resuelta por la Administración en el plazo máximo de seis meses, debiendo darse, en todo caso, audiencia al concesionario.

Disposición transitoria tercera. *Aplicación progresiva del tacógrafo.*

(Derogada)

Disposición transitoria cuarta. *Adaptación del transporte privado complementario escolar.*

Las empresas que, en el momento de entrada en vigor de esta Ley, cuenten con autorización de transporte privado complementario para realizar transporte escolar podrán continuar su actividad hasta la extinción de su título habilitante o, si su vigencia fuera superior, un plazo máximo de tres años desde la entrada en vigor de esta ley.

Disposición transitoria quinta. *Concesiones de transporte interurbano.*

Sin perjuicio de la adaptación prevista en la disposición transitoria segunda, a la que podrán acogerse, las concesiones de servicio público de transporte interurbano vigentes en

el momento de la publicación de esta ley continuarán en ejecución hasta su extinción, aunque su objeto no se acomode a la definición de transporte interurbano que recoge esta ley.

Disposición transitoria sexta.

A efectos de lo dispuesto en el artículo 56 de esta ley, los tráficos realizados por las actuales concesionarias de transporte interurbano existentes en Canarias a la entrada en vigor de esta ley, seguirán teniendo a todos los efectos la consideración de transporte interurbano, independientemente de la concreta ubicación de los núcleos poblacionales que comunique.

Las actuaciones que, en uso de sus competencias en materia de transporte, puedan llevar a cabo los municipios y que afecten a los tráficos mencionados en el apartado anterior, exigirán la previa redacción, por el municipio y la administración competente en materia de transporte interurbano de forma conjunta, de un plan de coordinación que respete tanto los intereses municipales como los de la concesionaria afectada.

Disposición transitoria séptima. *Aplicación transitoria de normas reglamentarias.*

1. Hasta tanto el Gobierno proceda al desarrollo reglamentario de la presente Ley y en tanto no contradiga lo dispuesto en ella, seguirán vigentes las normas reglamentarias autonómicas que, en la actualidad, regulan las distintas clases de transporte por carretera.

2. Igualmente, hasta tanto se proceda al desarrollo reglamentario, serán de aplicación, en lo que sea compatible con la presente Ley, las normas estatales reguladoras de las distintos tipos de transporte por carretera, en particular en cuanto a los taxis, el Reglamento Nacional de los Servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros, aprobado por Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo.

3. Por último, en tanto se apruebe la norma reglamentaria pertinente, en materia de procedimiento sancionador resultará de aplicación el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Disposición transitoria octava. *Adaptación de las declaraciones de áreas sensibles.*

La continuidad de todas aquellas declaraciones de áreas sensibles que regulen el establecimiento de un régimen especial de recogida de viajeros fuera de su término municipal existentes a la entrada en vigor de la presente, quedan sujetas al cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 86 de la presente norma; para lo que los cabildos tendrán un plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la misma.

Disposición transitoria novena. *Adaptación de las empresas de arrendamiento con conductor.*

Las empresas de arrendamiento con conductor deberán adaptarse a las disposiciones de la presente ley en el plazo de seis meses.»

Disposición derogatoria única. *Derogación.*

Quedan derogadas cuantas normas legales y reglamentarias se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

Disposición final primera. *Autorización al Gobierno.*

1. Se autoriza al Gobierno de Canarias para actualizar la cuantía de las sanciones conforme el índice anual de precios al consumo.

2. Se autoriza al Gobierno de Canarias para que dicte cuantas normas resulten necesarias para el desarrollo de la presente ley.

Téngase en cuenta que las normas citadas serán publicadas únicamente en el Boletín Oficial de Canarias.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor al mes de su publicación en el «Boletín Oficial de Canarias».

§ 57

Instrumento de Adhesión de España al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (C. M. R.), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956

Ministerio de Asuntos Exteriores
«BOE» núm. 109, de 7 de mayo de 1974
Última modificación: 18 de diciembre de 1982
Referencia: BOE-A-1974-753

Laureano López Rodó, Ministro de Asuntos Exteriores de España.

Cumplidos los requisitos exigidos por la Legislación española, extiendo el presente Instrumento de Adhesión de España al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (C. M. R.), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1950, a efectos de que, mediante su depósito previo y de conformidad con lo dispuesto en el apartado tercero de su artículo 42, España pase a ser Parte en el Convenio, en relación con el que declara que no se considera obligada ni por el artículo 47 del mismo, ni por la comunicación del Reino Unido, recibida por el depositario el 31 de octubre de 1969, ya que no aplicará el Convenio a Gibraltar porque el artículo 10 del Tratado de Utrech, firmado el 13 de julio de 1713, no concedo a Gibraltar comunicación terrestre con España.

En *fe de lo cual* firmo el presente en Madrid, a doce de septiembre de mil novecientos setenta y tres.

LAUREANO LOPEZ RODO

Las Partes Contratantes:

Habiendo reconocido la conveniencia de normalizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, especialmente en lo que se refiere a los documentos utilizados para este transporte, así como la responsabilidad del transportista.

Convienen lo que sigue:

CAPÍTULO I

Ámbito de Aplicación

Artículo 1.

1. El presente Convenio su aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar provisto estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato.

2. A efectos de aplicación de este Convenio se entenderán por «vehículos» los automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques, según están definidos en el artículo 4 del Convenio sobre circulación por carretera de 19 de septiembre de 1949.

3. Este Convenio igualmente se aplica en el caso en que los transportes sometidos a este Convenio sean realizados por estados, instituciones u organismos gubernamentales.

4. Esta Convenio no se aplicará: a), a los transportes efectuados bajo la regulación de convenios postales internacionales; b), a los transportes funerarios; c), a los transportes de mudanzas.

5. Las partes contratantes se comprometen a no modificar en absoluto este Convenio por medio de acuerdos particulares entre dos o varios de ellos, a no ser que tal modificación consista en la no aplicación del Convenio al tráfico fronterizo o en autorizar el uso de la carta de porte representativa de la mercancía a los transportes efectuados exclusivamente en su territorio.

Artículo 2.

1. En el caso de que el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido, sin ruptura de carga —salvo en el caso en que eventualmente se aplique el artículo 14—, este Convenio se aplicará al conjunto del transporte. Sin embargo, en la medida en que se pruebe que una pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía ha sobrevenido durante el transporte no realizado por carretera, no ha sido causado por algún acto u omisión del transportista por carretera, habiendo sido causada por un hecho que no ha podido producirse más que durante y por razón del transporte no realizado per carretera; en tal caso; la responsabilidad del transportista por carretera no será determinada por este Convenio, sino de la forma en que se haya determinado la responsabilidad del transportista que no efectúa el transporte; en el contrato de transporte concluido entre el remitente, dicho transportista paga solo el transporte de la mercancía, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes aplicables al transporte de mercancías por un medio distinto de la carretera. Si en todo caso tales disposiciones no existen, la responsabilidad del transportista por carretera será determinada por el presente Convenio.

2. Si ambos transportistas son una misma persona, su responsabilidad se determinará igualmente por el párrafo anterior, corno si ambas funciones hubiesen sido efectuadas por dos personas distintas.

CAPÍTULO II

Personas por las cuales responde el transportista

Artículo 3.

A efectos de aplicación de este Convenio, el transportista responderá de los actos y omisiones de sus empleados y de todas las otras personas a cuyo servicio él recurra para la ejecución del transporte, cuando tales empleados o personas realizasen dichos actos y omisiones en el ejercicio de sus funciones.

CAPÍTULO III

Conclusión y ejecución del contrato de transporte

Artículo 4.

La carta de porte es documento fehaciente de la existencia de un contrato del transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Convenio.

Artículo 5.

1. La «Carta de Porte» se expedirá en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista. El primer ejemplar será enviado al remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero será retenido por el transportista.

2, Cuando la mercancía a transportar deba ser cargada en vehículos diferentes, o cuando se trate de diferentes clases de mercancías o de lotes distintos, el remitente o el transportista tienen derecho a exigir la expedición de tantas cartas de porte como vehículos, clases o lotes de mercancías hayan de ser utilizados.

Artículo 6.

1. La carta de porte debe contener loe términos siguientes:

a) Lugar y fecha de su redacción.
b) Nombre y domicilio del remitente.
c) Nombre y domicilio del transportista,
d) Lugar y fecha en que se hace cargo de la mercancía.
e) Nombre y domicilio del destinatario y lugar de entrega.
f) Denominación de la naturaleza de la mercancía y del modo de embalaje, así como denominación normal de la mercancía si ésta es peligrosa.
g) Número de paquetes, sus marcas particulares y sus números.
h) Cantidad de mercancía, expresada en peso bruto o de otra manera.
i) Gastos de transporte (precio del mismo, gastos accesorios, derechos de aduana y otros gastos que sobrevengan desde la conclusión del contrato hasta el momento de entrega),
j) Instrucciones exigidas por las formalidades de aduana y otras.
k) Indicación de que el transporte está sometido, aunque se haya estipulado lo contrario, al régimen establecido por el presente Convenio.

2. En su caso, la carta de porte debe contener además las indicaciones siguientes:

a) Mención expresa de prohibición de transbordo.
b) Gastos que el remitente toma a su cargo.
c) Suma del reembolso a percibir en el momento de le entrega de la mercancía.
d) Valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega.
e) Instrucciones del remitente al transportista concernientes el seguro de las mercancías.
f) Plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado.
g) Lista de documentos entregados al transportista.

3. Las partes del contrato pueden añadir en la carta de porte cualquier otra indicación que juzguen conveniente.

Artículo 7.

1. El remitente responde todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por causa de inexactitud o insuficiencia:

a) En las indicaciones mencionadas en el artículo 6.º párrafos 1 b): d) e), f), g), h) y j),
b) En las indicaciones mencionadas en el artículo 6.º párrafo 2.
c) En cualesquiera otras indicaciones o instrucciones dadas por él en relación con la expedición de la carta de porte e para su inclusión en ésta.

2. Si a solicitud del remitente el transportista incluye dichas indicaciones del párrafo anterior en la carta de porte, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha actuado por cuenta del remitente.

3. Si la carta de porte no contiene la mención prevista en el artículo 6.º k), el transportista será responsable por causa de tal omisión.

Artículo 8.

1. En el momento de hacerse cargo de la mercancía, el transportista está obligado a revisar:

a) La exactitud de los datos de la carta de porte relativos al número de paquetes.
b) El estado aparente de la mercancía y de su embalaje.

2. Si el transportista no tiene medios razonables para verificar la exactitud de los datos mencionados en el párrafo 1, a), de esto mismo artículo, anotará en la carta de porte sus reservas, las cuales deben ser motivadas, Asimismo debe expresar los motivos de las reservas que hagan respecto al estado aparente de la mercancía y de su embalaje. Estas reservas no comprometen al remitente si éste no las ha aceptado expresamente en la carta de porte.

3. El remitente tiene derecho a exigir la verificación por el transportista del peso bruto o de la cantidad expresada de otra manera de la mercancía. Puede también exigir la verificación del contenido de los paquetes, pudiendo el transportista, a su vez, reclamar el pago de los gastos de verificación. El resultado de las verificaciones se consignará en la carta de porte.

Artículo 9.

1. La carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista.

2. En ausencia de anotación en la carta de porte de las reservas motivadas del transportista, se presumirá que la mercancía y su embalaje estarán en buen estado aparente en el momento en que el transportista se hizo cargo de la mercancía, y que el número de los paquetes, así como sus marcas y números, esteran conformes a los mencionados en la carta de porte.

Artículo 10.

El remitente es responsable ante el transportista de los daños a personas, al material o a otras mercancías, así como de los gastos causados por defectos en el embalaje de la mercancía, a menos que tales defectos fuesen manifiestos o ya conocidos por el transportista en el momento en que se hizo cargo de la mercancía y éste no haya hecho las oportunas reservas.

Artículo 11.

1. Con miras al cumplimiento de las formalidades de aduana y de las necesarias antes del momento de la entrega de mercancía, el remitente deberá adjuntar a la carta de porte, o poner a disposición del transportista, los documentos necesarios y suministrarle todas las informaciones necesarias,

2. El transportista no está obligado a examinar si estos documentos o informaciones son exactos o suficientes. El remitente es responsable ante el transportista de todos los datos que pudieran resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en el caso de culpa por parte del transportista.

3. El transportista es responsable, como agente, de las consecuencias de la pérdida o de la mala utilización de los documentos mencionados en la carta de porte, ya adjuntos a ésta, ya depositados en su mano en todo caso, la indemnización a su cargo no podrá exceder de la que sería debida en caso de pérdida de la mercancía,

Artículo 12.

1. El remitente tienen derecho a disponer de la mercancía, a solicitar al transportista que detenga el transporte, a modificar el lugar previsto para la entrega o a entregar la mercancía a un destinatario diferente del indicado en la carta de porte.

2. Este derecho se extingue cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se remite al destinatario o cuando éste hace valer el derecho previsto en el artículo 13, párrafo 1; a partir de este momento, el transportista debe someterse a las órdenes del destinatario.

3. El derecho de disposición pertenece en todo caso al destinatario desde el mismo momento de redacción de la carta de porte, si así se hizo constar en dicha carta de porte por el remitente.

4. Si ejerciendo su derecho de disposición el destinatario ordena entregar la mercancía a otra persona, ésta, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario.

5. El ejercicio del derecho de disposición está subordinado a las condiciones siguientes:

a) El remitente o el destinatario, en el caso en que éste quiera ejercer el derecho que se le concede en el párrafo 3 de este mismo artículo, debe presentar el primer ejemplar de la carta de porto, en la que deben estar inscritas las nuevas instrucciones dadas al transportista, y resarcir a éste de los gastos y daños que se ocasionen para la ejecución de tales instrucciones.

b) La ejecución de estas nuevas instrucciones debe ser posible en el momento en que se comunican al que debe realizarlas, y no dificultará la explotación normal de la empresa del transportista ni perjudicará a remitentes o destinatarios de otras consignaciones.

c) Las instrucciones no podrán tener como efecto la división de consignación.

6. Cuando en razón de las disposiciones establecidas en el párrafo 5 b) del presente artículo el transportista no pueda llevar a cabo las instrucciones recibidas deberá comunicarlo a la persona que se las dio.

7. El transportista que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones establecidas en este artículo, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, responderá ante quien tenga derecho de los perjuicios causados este hecho.

Artículo 13.

1. Después de la llegada de la mercancía al lugar establecido para la entrega, el destinatario tiene derecho a pedir que el segundo ejemplar de la carta de porte le sea remitido y que se le entregue la mercancía contra recibo. Si llegara a declararse perdida la mercancía o si ésta no es entregada al término del plazo de que se habla en el artículo 19, el destinatario está autorizado a hacer valer, en nombre propio, frente al transportista, los derechos que resulten del contrato de transporte.

2. El destinatario que se prevale de los derechos que se le conceden en el párrafo anterior está obligado a hacer efectivos los derechos que resulten de la carta de porte. En caso de duda, el transportista no está obligado a efectuar la entrega de la mercancía, a no ser que se preste caución por el destinatario.

Artículo 14.

1. Si por cualquier motivo la ejecución del contrato resulta irrealizable en las condiciones previstas en la carta de porte antes de la llegada de la mercancía al lugar de entrega, el transportista solicitará instrucciones a la persona que tenga el derecho de disponer de la mercancía conforme al artículo 12.

2. En todo caso, si las circunstancias permiten la ejecución del transporte en unas condiciones diferentes a las previstas en la carta de porte y el transportista no ha podido recibir en tiempo útil las instrucciones de la persona que tiene el derecho de disponer de la mercancía conforme al artículo 12, el transportista tomará las medidas que juzgue más convenientes en interés de la persona que tiene el poder de disposición sobre la mercancía.

Artículo 15.

1. Cuando después de la llegada de la mercancía al lugar de destino se presenten impedimentos para la entrega, el transportista pedirá instrucciones al remitente. Si el destinatario rehusase la mercancía, el remitente tiene derecho a disponer de ésta sin necesidad de utilizar el primer ejemplar de la carta de porte.

2. Incluso en el caso de que el destinatario haya rehusado la mercancía, éste puede requerir, sin embargo, la entrega de la misma, siempre que el transportista no haya recibido instrucciones contrarias del remitente.

3. Si se presenta un impedimento en la entrega de la mercancía después de que el destinatario haya dado orden de entregar la mercancía a una tercera persona, usando del derecho que le concede el artículo 12, párrafo 3, el destinatario sustituye al remitente, y ese tercero al destinatario, a efectos de aplicación de loe párrafos 1 y 2 de este mismo artículo.

Artículo 16.

1. El transportista tiene derecho a exigir el pago de los gastos que le ocasione su petición de instrucciones o que impliquen la ejecución de las instrucciones recibidas, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.

2. En los casos señalados en los artículos 12, párrafo 1, y 15, el transportista puede descargar inmediatamente la mercancía por cuenta del que tenga derecho sobre la misma: después de esta descarga, el transporte se considerará terminado. Puede, sin embargo, confiar la mercancía a un tercero, y no es entonces responsable más que de la ejecución juiciosa del tercero. Las mercancías quedan afectadas a las obligaciones y gastos resultantes de la carta de porte.

3. El transportista puede proceder a la venta de la mercancía sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre la misma, si así lo justifican la naturaleza perecedera o el estado de la mercancía y si los gastos de custodia son excesivos en relación al valor de la mercancía. En los demás casos, puede proceder a la venta si en un plazo razonable no ha recibido del que tiene poder de disposición sobre la mercancía instrucciones contrarias cuya ejecución pudiera resultar razonable.

4. Si la mercancía ha sido vendida en las condiciones del presente artículo, el producto de la venta deberá ser puesto a disposición del que tiene derecho, deducción hecha de los gastos que gravan la mercancía, Si estos gastos son superiores el producto de la venta, el transportista tiene derecho a la diferencia.

5 El modo de proceder en caso de venta estará determinado por la ley o la costumbre del lugar donde se encuentra la mercancía.

CAPÍTULO IV

Responsabilidad del transportista

Artículo 17.

1. El transportista es responsable de la pérdida total o parcial o de las averías que se produzcan entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega, así como del retraso en la entrega.

2. El transportista está exonerado de esta responsabilidad si la pérdida, avería o retraso ha sido ocasionado por culpa del que tiene derecho sobre la mercancía o por una instrucción de éste no derivada de una acción culposa del transportista, por vicio propio de la mercancía o por circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.

3. El transportista no puede aducir, para exonerarse de responsabilidad, ni defectos en los vehículos de que se sirve para realizar el transporte ni culpa de las personas a las que haya alquilado el vehículo o empleados de éstas.

4. Teniendo en cuenta el artículo 18, párrafos 2 al 5, el transportista está exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de los riesgos particulares inherentes a una de los hechos siguientes o a varios, entre ellos:

a) Empleo de vehículos abiertos, cuando tal empleo ha sido expresamente pactado en la carta.

b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de las mercancías expuestas por su naturaleza a deterioros o averías, cuando estuvieran mal embaladas o sin embalar.

c) Manipulación, carga o descarga de la mercancía y operaciones complementarias realizadas por el remitente o el destinatario o personas que obren por cuenta de uno y otro.

d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a esta misma naturaleza, a pérdida total o parcial o averías debidas a rupturas, moho, deterioro interno o espontáneo, desecación, acción de las plagas o roedores.

e) Insuficiencia o imperfección de las mareas o números de los paquetes.
f) Transporte de animales vivos.

5. Si en virtud del presente artículo el transportista no responde de ciertos hechos que hayan causado el mal, su responsabilidad no está comprometida más que en la proporción en que de los que él responde han contribuido al daño.

Artículo 18.

1. La prueba de que la pérdida, la avería o la mora ha tenido por causa uno de los hechos previstos en el artículo 17, párrafo 2, incumbe al transportista.
2. Cuando el transportista prueba que, habida la relación con las circunstancias de hecho, la pérdida o la avería han podido resultar de uno o varios riesgos particulares previstos en el artículo 17, párrafo 4, se presumirá que aquéllas fueron consecuencia de éstas. El que tiene derecho sobre la mercancía puede probar que el daño no ha tenido por causa total o parcial algunos de dichos riesgos.
3. La presunción del párrafo anterior no es aplicable al caso previsto en el artículo 17, párrafo 4 a) en el supuesto de que falten o se hayan perdido paquetes,
4. Si el transporte es efectuado por medio de un vehículo preparado para sustraer la mercancía a la influencia del calor, frío, variaciones de temperatura o de la humedad del aire, el transportista no puede invocar el beneficio del artículo 17, párrafo 4 d), a no ser que pueda probar que, teniendo en cuenta las circunstancias, ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo y que se ha sometido a las instrucciones especiales que se le hayan podido dar.
5. El transportista tampoco puede invocar el beneficio del artículo 17, párrafo 4 f), más que en el caso de que pruebe que, habida cuenta de las circunstancias, ha tomado todas las medidas que le incumben moralmente y que él ha seguido las instrucciones especiales que le hayan podido ser dadas.

Artículo 19.

Hay demora de entrega cuando la mercancía no ha sido entregada en el plazo convenido o, si no hay plazo convenido, cuando la duración efectiva del transporte sobrepase el tiempo que razonablemente se permitiera a un transportista diligente en el caso de carga parcial, si el tiempo de duración se reputara como el necesitado para una carga completa en condiciones normales.

Artículo 20.

1. El que tiene el poder de disposición sobre la mercancía puede, sin necesidad de prueba, considerar la mercancía perdida cuando hayan transcurrido treinta días sin efectuarse la entrega después del plazo convenido para la misma o, si no se ha convenido plazo, a los sesenta días después de que el transportista se hizo cargo de la mercancía.
2. El que tiene derecho sobre la mercancía puede, al tiempo de recibir la indemnización por la pérdida de la mercancía, pedir por escrito que se le avise en caso de que la mercancía reaparezca en el periodo de un año desde que recibió la indemnización.
3. En el plazo de treinta días desde la recepción de tal aviso, el que tiene poder de disposición sobre la mercancía puede exigir su entrega previo pago de los gastos inherentes a la carta de porte y restitución de la indemnización recibida, deducción hecha, en su caso, de los gastos comprendidos en la indemnización y bajo reserva, en todo caso, del derecho a indemnización por mora en la entrega, tal corno se prevé en el artículo 23, y si ha lugar, en el 28.
4. En defecto bien de la petición prevista en el párrafo 2, bien de instrucciones dadas en el plazo de treinta días del párrafo 3 o incluso en el caso de que la mercancía reaparezca después del año siguiente al pago de la indemnización, el transportista dispondrá de ella, de conformidad con la ley del lugar donde se encuentre la mercancía.

Artículo 21.

Si la mercancía es entregada al destinatario sin percibirse el cobro debido por el transportista según las cláusulas del contrato de transporte el transportista quedará obligado a indemnizar al remitente hasta la suma total, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el destinatario.

Artículo 22.

Si el remitente entrega al transportista mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan y le indicará, en su caso, las precauciones a tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado en la carta de porte, correrá a cargo del remitente o destinatario la carga de la prueba por cualquier otro medio de que el transportista tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.

Artículo 23.

1. Cuando en virtud de las disposiciones de este Convenio el transportista se haga cargo de una indemnización por pérdida parcial o total de la mercancía, la indemnización será calculada de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.

2. El valor de la mercancía se determinará de acuerdo con su cotización en Bolsa o, en su defecto, de acuerdo con el precio corriente en el mercado, y en defecto de ambos, de acuerdo con el valor corriente de mercancías de su misma naturaleza y cualidad.

3. Sin embargo, la indemnización no podrá exceder de las 8,33 unidades de cuenta por kilogramo del peso bruto que falte.

4. Serán además reembolsados el precio del transporte, los derechos de la Aduana y demás gastos incurridos con ocasión del transporte de la mercancía, en su totalidad en caso de pérdida total y a prorrata en caso de pérdida parcial; no así los daños y perjuicios.

5. En caso de mora, si el que tiene derecho sobre la mercancía prueba que resultó un perjuicio por la misma, el transportista quedará obligado a indemnizarlo. La suma en ningún caso excederá del precio del transporte,

6. Indemnizaciones de sumas superiores no podrán ser reclamadas a menos que exista declaración de valor de la mercancía o declaración de interés especial en la entrega, de conformidad con los artículos 24 y 26.

7. La unidad de cuenta mencionada en el presente Convenio es el derecho especial de giro tal como lo define el Fondo Monetario Internacional. El importe a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo se convertirá a la moneda nacional del Estado del que dependa el Tribunal que conozca del litigio, tomando como base el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o en la fecha fijada de común acuerdo por las partes. El valor, en derecho especial de giro, de la moneda nacional de un Estado que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará con arreglo al método de evaluación que el Fondo Monetario Internacional aplique a sus propias operaciones y transacciones en la fecha correspondiente. El valor, en Derecho especial de giro, de la moneda de un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará en la forma que dicho Estado determine.

8. Sin embargo, un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no le permita aplicar lo dispuesto en el párrafo 7 del presente artículo podrá, en el momento de la ratificación del Protocolo del CMR o de la adhesión al mismo, o en cualquier momento ulterior, declarar que el límite de la responsabilidad prevista en el párrafo 3 del presente artículo y aplicable en su territorio queda fijado en 25 unidades monetarias. La unidad monetaria de que trata el presente párrafo corresponde a 10/31 de gramo oro cuya ley sea de 900 milésimas de fino. La conversión a moneda nacional del importe indicado en el presente párrafo, se efectuará de conformidad con la legislación del Estado de que se trate.

9. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 7 y la conversión mencionada en el párrafo 8 del presente artículo se harán de forma que en la medida de lo posible, se exprese en moneda nacional del Estado el mismo valor real que el expresado en unidades

de cuenta en el párrafo 3 del presente artículo. En el momento de depositar un instrumento mencionado en el artículo 3 del Protocolo del CMR y cada vez que se produzca un cambio en su método de cálculo o en el valor de su moneda nacional en relación con la unidad de cuenta o con la unidad monetaria, los Estados comunicarán al Secretario general de la Organización de las Naciones Unidas su método de cálculo, con arreglo al párrafo 7, o los resultados de la conversión, con arreglo al párrafo 8 del presente artículo, según sea el caso.

Artículo 24.

El remitente puede declarar en la carta de porte, contra el pago de una sobreprima a convenir entre las partes, un valor de la mercancía superior al límite establecido en el párrafo 3 del artículo 23, y en este caso esta suma sustituirá aquel límite.

Artículo 25.

1. En caso de avería, el transportista pagará en total la suma de la depreciación, calculada de acuerdo con el valor de la mercancía, tal como esté fijado conforme al artículo 23, párrafos 1 a) y 4.

2. En todo caso, la indemnización no podrá sobrepasar:

a) Si el conjunto total de lo expedido se deprecia por causa de avería, la suma que correspondiera en caso de pérdida total.

b) Si se deprecia sólo una parte de lo expedido por avería: la cantidad que correspondiera en caso de pérdida de la parte depreciada.

Artículo 26.

1. El remitente puede fijar, incluyéndolo en la carta de porte, previo pago de una sobreprima a convenir, como suplemento del precio de transporte, la suma de un interés especial en la entrega de la mercancía, para sus efectos oportunos, en caso de pérdida, avería o demora en la entrega después del plazo convenido.

2. Si ha habido declaración de interés especial en la entrega de la mercancía, el remitente podrá reclamar una indemnización igual al daño suplementario, del cual aportará prueba, sin perjuicio de las indemnizaciones que le corresponden según los artículos 23, 24 y 25 y en concurrencia con la suma por interés especial declarado.

Artículo 27.

1. El que tiene derecho de disposición sobre la mercancía podrá reclamar los intereses de la indemnización. Estos intereses se calcularán a razón del 5 por 100 anual a partir del día de la reclamación dirigida por escrito al transportista o del día en que se interpuso demanda judicial en defecto de la reclamación.

2. Cuando los elementos que sirven de base para el cálculo de la indemnización no estén expresados en la moneda del país donde se reclama el pago, la conversión se realizare de acuerdo con el valor de la moneda en el lugar y día de dicho pago.

Artículo 28.

1. En el supuesto que, según la ley aplicable, la pérdida, avería o retrasos causados en el transporte regulado por este Convenio puedan dar lugar a una reclamación extracontractual, el transportista puede prevalerse de las disposiciones de este Convenio que determinen, limiten o incluso excluyan su responsabilidad.

2. Cuando por pérdida, avería o retraso se demande en juicio por responsabilidad extracontractual a personas de las que responde el transportista bajo el artículo 3, estas personas pueden prevalerse de las disposiciones de este Convenio que determinen, limiten o incluso excluyan la responsabilidad del transportista.

Artículo 29.

1. El transportista no gozará del derecho de prevalerse de las disposiciones de este capítulo que excluyen o limitan su responsabilidad, o que invierten la carga de la prueba, si

el daño ha sido causado por dolo o por falta qua sea equiparada al dolo por la legislación del lugar.

2. Esto mismo se aplicará al dolo o culpa de los empleados del transportista o de cualesquiera otras personas a las que el transportista haya recurrido para la realización del transporte, siempre que éstos actúen en el desempeño de sus funciones; en este caso, estas personas o empleadas no tendrán derecho a prevalerse, en lo que respecta a su responsabilidad personal de las disposiciones de este capítulo mencionadas en el párrafo anterior.

CAPÍTULO V

Reclamaciones y acciones

Artículo 30.

1. Si el destinatario recibe la mercancía sin verificar su estado y manifiesta su protesta, o si en el mismo momento de la entrega en caso de pérdidas o averías manifiestas, o dentro de los siete días desde la fecha de la entrega en caso de averías o pérdidas no manifiestas, descontando domingos y festivos, no expresa sus reservas al transportista indicando la naturaleza general de la pérdida o avería, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercancías en el estado descrito en la carta de porto. Estas reservas deberán ser hechas por escrito en el caso de tratarse de averías o pérdidas no manifiestas.

2. Cuando el estado de la mercancía ha sido verificado contradictoriamente por el destinatario y el transportista, la prueba contraria al resultado de esta verificación no podrá ser realizada más que si se trata de pérdidas o averías no claras y siempre que el destinatario haya dirigido reservas escritas al transportista en el plazo de siete días, descontados domingos y festivos, a partir de esta constatación.

3. Un retraso en la entrega no dará lugar a indemnización más que en el caso de que se haya dirigido reserva por escrito en el plazo de veintiún días a partir de la puesta de la mercancía a disposición del destinatario.

4. La fecha de entrega o, según el caso, la de la contestación a la de la puesta a disposición, no está incluida en los plazos previstos en este artículo.

5. El transportista y el destinatario se darán recíprocamente toda clase de facilidades razonables para las constataciones y verificaciones necesarias.

Artículo 31.

1. Para todos los litigios a que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio, el demandante podrá escoger, fuera de las jurisdicciones de los países contratantes, designadas de común acuerdo por las partes del contrato, las jurisdicciones del país en el territorio del cual:

a) El demandado tiene su residencia habitual, su domicilio principal o sucursal de agencia por intermedio de la cual ha sido concluido el contrato de transporte; o

b) Está situado el lugar en que el transportista se hizo cargo de la mercancía o el lugar designado para la entrega de la misma, no pudiendo escogerse más que estas jurisdicciones.

2. Cuando en un litigio de los mencionados en al párrafo 1 de este artículo una acción esté incoada ante una jurisdicción competente en los términos de este párrafo, o cuando en dicho litigio se ha pronunciado fallo por tal jurisdicción, no se podrá intentar ninguna nueva acción por la misma causa y entre las mismas partes, a menos que la decisión de la jurisdicción ante la que se utilizó la primera acción no sea susceptible de ser ejecutada en el país donde la nueva acción ha sido interpuesta.

3. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este articulo un juicio fallado por una jurisdicción de un país contratante ha llegado a ser ejecutorio en este país, llega a ser igualmente ejecutorio en cada uno de los otros países contratantes, sobre todo después del cumplimiento de las formalidades prescritas a este efecto en el país interesado. Estas formalidades no pueden implicar revisión de la causa.

4. Las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo se aplican a los juicios con oposición de partes, a los juicios por rebeldía y a las transacciones judiciales, pero no se aplicarán a los juicios que no sean ejecutorios, a no ser por provisión, ni a las condenas por daños y perjuicios que hubieran sido pronunciados en concepto de costas contra el demandante cuya demanda sea rechazada total o parcialmente.

5. No podrá ser exigida fianza a los residentes en los países contratantes que tengan su domicilio o establecimiento en uno de estos países, a fin de asegurar el pago de las costas judiciales por las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio.

Artículo 32.

1. Las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio prescriben al año. Sin embargo, en el caso de dolo o de falta equivalente a dolo, según la Ley de la jurisdicción escogida, la prescripción es de tres años. La prescripción corre:

a) En el caso de pérdida parcial, avería a mora a partir del día en que se entregó la mercancía;

b) En el caso de pérdida total, a partir de treinta días después de la expiración del plazo convenido, o, si no existe éste a partir de sesenta días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía;

c) En todos los demás casos, a partir de la expiración de un plazo de tres meses a partir de la conclusión del contrato de transporte. El día indicado en este párrafo como punto de partida de la prescripción no está comprendido en el plazo.

2. La reclamación escrita interrumpe la prescripción hasta el día en que el transportista responda por escrito dicha reclamación y devuelva los documentos que acompañan a la misma. En caso de aceptación parcial a la reclamación, la prescripción no vuelve a tomar su curso más que por la parte reclamada que continúa en litigio. La prueba de le recepción de la reclamación o de la respuesta y de la devolución de documentos corren a cargo de quien invoque este hecho, Las reclamaciones ulteriores que tengan el mismo objeto no interrumpen la prescripción.

3. Bajo reserva de las disposiciones del párrafo 2 de este artículo, la suspensión de la prescripción se regirá por la ley del territorio en el que se ejerce jurisdicción. Lo mismo se aplicará a la interrupción de la prescripción.

4. La acción prescrita no puede ser interpuesta de nuevo ni siquiera bajo forma, de demanda conforme a derecho o de excepción.

Artículo 33.

El contrato de transporte puede contener una cláusula atribuyendo competencia a un Tribunal arbitral, a condición de que esta cláusula prevea que dicho Tribunal arbitral aplicará el presente Convenio.

CAPÍTULO VI

Disposiciones relativas al transporte efectuado por transportistas sucesivos

Artículo 34.

Si un transporte sometido a un solo contrato es ejecutado por sucesivos transportistas por carretera cada uno de éstos asumirá la responsabilidad por la ejecución del transporte total. El segundo transportista y cada uno de los siguientes se obligan por la mera aceptación de la mercancía y de la carta de porte.

Artículo 35.

1. El transportista que acepte la mercancía de otro precedente le entregará a éste un recibo firmado y fechado. Su nombre y domicilio deberán constar en la carta de porte. En el caso que corresponda, las reservas análogas a las previstas en el artículo 8, párrafo 2 se harán constar en el segundo ejemplar de la carta de porte, así como en el recibo.

2. Las disposiciones del artículo 9 se aplicaren a las relaciones entre transportistas sucesivos.

Artículo 36.

A menos de que se trate de una demanda conforme a derecho o de una excepción formulada en una instancia relativa a una demanda basada en el mismo contrato de transporte, la acción de responsabilidad por pérdida, avería o mora no podrá ser dirigida sino contra el primer transportista o contra el último, o contra aquel que ejecutó la parte del transporte en cuyo curso se produjo el hecho que dio lugar a la pérdida, mora o avería. La acción puede interpretarse contra varios transportistas a la vez.

Artículo 37.

El transportista que haya pagado una indemnización en virtud de las disposiciones del presente Convenio tiene el derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra los transportistas que hayan participado en la ejecución del contrato de transporte, de acuerdo con las disposiciones siguientes:

a) El transportista, por el hecho imputable al cual se ha causado el daño, habrá de soportar él solo la indemnización, ya la haya pagado él, ya la haya pagado otro transportista,

b) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a dos o varios transportistas, cada uno deberá pagar una suma proporcional a su parte de responsabilidad; si no cabe la posibilidad de valorar dicha proporción, cada uno pagará una suma proporcional al precio que cobraron por el transporte.

c) Si no se puede determinar quiénes son los responsables, la carga de indemnizar se repartirá entre todos en la proporción fijada en el párrafo b) de este artículo.

Artículo 38.

Si uno de los transportistas es insolvente, la parte que le corresponde y que no haya sido pagada se repartirá entre los demás en proporción a la remuneración de cada uno.

Artículo 39.

1. El transportista contra el que se utilice el derecho de repetición previsto en los artículos 37 y 38 no podrá promover discusión sobre el hecho de que la indemnización haya sido pagada como corresponde contra el transportista, que usa, contra él el derecho de repetición en el caso de que la indemnización haya sido fijada como corresponde contra el transportista, que usa contra él el derecho de repetición, en el caso de que la indemnización haya sido fijada por decisión judicial y siempre que él haya sido debidamente informado del proceso y de que pudo intervenir en el mismo.

2. El transportista que quiera ejercer la repetición puede formularla ante el Tribunal competente del país en el que uno de los transportistas interesados tenga su residencia habitual, su domicilio principal, o la sucursal o agencia por medio de la cual se concluye el contrato. La repetición puede ser interpuesta en una sola instancia contra todos los transportistas interesados.

3. Las disposiciones del artículo 31, párrafos 3 y 4, se aplicarán a los juicios fallados sobre la repetición de la que se trata en los artículos 37 y 38.

4. Las disposiciones del artículo 32 serán aplicables a las acciones de repetición entre los transportistas. La prescripción comienza a contarse a partir del día en que se falle judicialmente, fijándose definitivamente la indemnización a pagar en virtud de las disposiciones del presente Convenio, o bien, si no existe tal fallo, a partir del día en que se efectuó el pago.

Artículo 40.

Los transportistas son libres de establecer entre ellos disposiciones que deroguen los artículos 37 y 38.

CAPÍTULO VII

Nulidad de las cláusulas contrarias al convenio

Artículo 41.

1. Bajo la reserva de las disposiciones del artículo 40, toda cláusula que directa, o indirectamente derogue el presente Convenio será nula y no tendrá ningún efecto. La nulidad de tales cláusulas no lleva aparejada la nulidad de las demás cláusulas del contrato.

2. En particular serán nulas de pleno derecho todas las estipulaciones por las que el transportista se coloque como beneficiario del seguro de la mercancía o análogas, así como las cláusulas que inviertan la carga de la prueba.

CAPÍTULO VIII

Disposiciones finales

Artículo 42.

1. El presente Convenio queda abierto a la firma a la adhesión de los países miembros de la Comisión Económica para Europa y de los países admitidos en la Comisión a título consultivo, de conformidad con el párrafo 8 del mandato de dicha comisión.

2. Los países que pudieren eventualmente participar en ciertos trabajos de la Comisión Económica para Europa, de conformidad con el párrafo 11 del mandato de dicha Comisión, podrán llegar a ser partes contratantes del presente Convenio, adhiriéndose al mismo después de su entrada en vigor.

3. El Convenio quedará abierto a la firma hasta el 31 de agosto de 1956 inclusive. Después de esta fecha quedará abierto a la adhesión.

4. El presente Convenio será ratificado.

5. La ratificación o la adhesión se efectuarán mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario general de las Naciones Unidas.

Artículo 43.

1. El presento Convenio entrará en vigor el nonagésimo día, después de que cinco de los países citados en el párrafo 1 del articulo 42 hayan depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Para cada uno de los países que ratificare o se adhiriere después que los cinco países hayan depositado su instrumento de ratificación o de adhesión, el presente Convenio entrará en vigor el nonagésimo día siguiente al depósito del instrumento de ratificación o de adhesión de dicho país.

Artículo 44.

1. Cada parte contratante podrá denunciar el presente Convenio, mediante notificación dirigida al Secretario general de las Naciones Unidas.

2. La denuncia tendrá efecto doce meses después de la fecha en que el Secretario general haya recibido la notificación.

Artículo 45.

Si, después de la entrada en vigor del presente Convenio, el número de partes contratantes se encontrare reducido a cinco, a causa de denuncias del mismo, el presente Convenio cesaría de estar en vigor a partir de la fecha en que surtiere efecto la última de estas denuncias.

Artículo 46.

1. En el momento de depositar su instrumento de ratificación o de adhesión, o en cualquier momento ulterior, cualquier país podrá declarar, mediante notificación escrita al Secretario general de las Naciones Unidas que el presente Convenio será aplicable a todos o cualesquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El

Convenio será aplicable al territorio o a los territorios citados en la notificación a partir del nonagésimo día siguiente al recibo por el Secretario general de dicha notificación, o, si en ese día no hubiese aún entrado en vigor el Convenio, a partir de la fecha de su entrada en vigor.

2. Cualquier país que, en virtud del párrafo anterior, hubiere hecho, una declaración que hiciere aplicable el presente Convenio a un territorio de cuyas relaciones internacionales fuere responsable, podrá denunciar el Convenio por lo que respecta a dicho territorio, de conformidad con las disposiciones del artículo 44.

Artículo 47.

Cualquier divergencia entre una o varias partes contratantes respecto a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio, que las partes no hubieren podido resolver por vía de negociación o de otro modo, podrá ser sometida a la Corte Internacional de Justicia para ser zanjada por la misma a petición de una cualquiera de las partes contratantes.

Artículo 48.

1. En el momento de firmar o de ratificar el presente Convenio o de adherir al mismo, cada parte contratante podrá declarar que no se considera ligada por el articulo 47 del mismo. Las demás partes contratantes no estarán ligadas por el artículo 47 con respecto a ninguna parte contratante que hubiere formulado tal reserva.

2. Cualquier parte contratante que hubiere formulado una reserva en virtud del párrafo 1, podrá retirar en cualquier momento tal reserva mediante notificación dirigida al Secretario general de las Naciones Unidas.

3. No será admitida ninguna otra reserva al presente Convenio.

Artículo 49.

1. Después de que el presente Convenio haya estado en vigor durante tres años, cualquiera de las partes contratantes podrá pedir, mediante notificación al Secretario general de las Naciones Unidas, que se convoque una conferencia con el fin de revisar el presente Convenio. El Secretario general notificará esta petición a todas las partes contratantes y convocará una conferencia de revisión sí, en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de la notificación hecha por la cuarta parte de las partes contratantes por lo menos, le haya notificado su asentimiento a dicha petición.

2. Si so convocare una conferencia de conformidad con el párrafo anterior, el Secretario general avisará de ello a todas las partes contratantes y las invitará a que, en un plazo de tres meses, presenten las propuestas que desearían que examinara la conferencia. El Secretario general comunicará a todas las partes Contratantes el programa provisional de la conferencia, así como el texto de dichas propuestas, por lo menee tres meses antes de la fecha en que se reunirá la conferencia.

3. El Secretario general invitará a cualquier conferencia convocada de conformidad con el presente artículo a todos los países a que se refiere el párrafo 1 del artículo 42, así como a todos los países que hayan llegado a ser partes contratantes en virtud del párrafo 2 del artículo 42.

Artículo 50.

Además de las notificaciones previstas en el artículo 49 el Secretario general de las Naciones Unidas notificará a los países a que se refiere el párrafo 1 del artículo 42, así como a los países que han llegado a ser partes contratantes en virtud del párrafo 2 del artículo 42:

a) Las ratificaciones y las adhesiones en virtud del artículo 42.

b) Las fechas de entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el artículo 43.

c) Las denuncias efectuadas en virtud del artículo 44.

d) La terminación del presente Convenio, de conformidad con el artículo 45.

e) Las notificaciones recibidas de conformidad con al artículo 42.

f) Las declaraciones y las notificaciones recibidas de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 48.

Artículo 51.

Después del 31 de agosto de 1956, el original del presente Convenio será depositado en poder del Secretario general de las Naciones Unidas, el cual transmitirá copias certificadas conforme a cada uno de los países citados en los párrafos 1 y 2 del articulo 42.

PROTOCOLO DE FIRMA

En el momento de proceder a la firma del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, los infrascritos, debidamente autorizados, convienen en las declaraciones y precisiones siguientes:

1. El presente Convenio no se aplicará a los transportes realizados entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República de Irlanda.
2. Adición al párrafo 4 del artículo primero.

Los infrascritos se obligan a negociar convenios sobra el contrato de mudanza y sobre el contrato de transporte combinado.

En *fe de lo cual* el infrascrito, debidamente autorizado al efecto, ha firmado el presente Protocolo.

Hecho en Ginebra en el día de hoy, diecinueve de mayo de mil novecientos cincuenta y seis, en los idiomas francés e inglés, cada uno de ellos, siendo igualmente fehaciente.

Información relacionada

- Véase el Protocolo Adicional al Convenio relativo al contrato de Transporte Internacional de mercancías por carretera (CMR), relativo a la carta de porte electrónica, hecho en Ginebra el 20 de febrero de 2008. Ref. BOE-A-2011-10283

§ 58

Orden de 30 de septiembre de 1993 por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE

Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente
«BOE» núm. 246, de 14 de octubre de 1993
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1993-24770

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, determina en el capítulo IV de su título IV el régimen aplicable a la realización de transportes internacionales por carretera. Por Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 7 de octubre de 1992 se han desarrollado dichas normas en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera, sin establecer normas específicas en relación con el transporte combinado.

Por otra parte, la Directiva 92/106/CEE, del Consejo de 7 de diciembre de 1992, ha establecido normas especiales en relación con determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros, normas que no se oponen a lo dispuesto en el citado Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y que se hace necesario incorporar al derecho interno.

En su virtud, oídas las asociaciones profesionales de transportistas, y en uso de la autorización contenida en la disposición adicional undécima del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, dispongo:

Artículo 1. *Ambito de aplicación.*

A efectos de lo dispuesto en esta Orden, se entiende por transportes combinados los transportes de mercancías entre Estados miembros de la CEE en los que el camión, el remolque, el semirremolque, con o sin tractor, la caja móvil o el contenedor de 20 pies o más, utilicen la carretera para la parte inicial, final o ambas del trayecto, y el ferrocarril, la vía navegable o un recorrido marítimo que exceda de 100 kilómetros en línea recta, para la otra parte, siempre que la parte de! trayecto que se efectúe por carretera lo sea:

Bien entre el punto de carga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el embarque o entre el punto de descarga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el desembarque;

Bien en un radio que no exceda de 150 kilómetros en línea recta a partir del puerto fluvial o marítimo de embarque o desembarque.

Artículo 2. *Habilitaciones.*

Todo transportista por carretera establecido en un Estado miembro de la CEE que sea titular de la correspondiente autorización multilateral de la CEE (licencia comunitaria) podrá efectuar trayectos por carretera iniciales y finales que formen parte integrante de los transportes combinados definidos en el artículo anterior efectuados entre Estados miembros, supongan o no el cruce de una frontera.

Sin perjuicio de lo anterior, cuando se trate de un trayecto por carretera que no exceda del territorio español y se realice por un transportista establecido en España bastará con que cuente con título habilitante suficiente para la realización del trayecto de que se trate.

Artículo 3. *Tarifas.*

Los trayectos iniciales y finales por carretera efectuados como parte de un transporte combinado entre Estados miembros de la CEE no estarán sujetos a tarifas obligatorias, teniendo a estos efectos la consideración de transporte internacional.

Artículo 4. *Transporte privado complementario.*

Si durante la realización de un transporte combinado de los definidos en el artículo 1.° la empresa cargadora o remitente efectúa el trayecto inicial por carretera en régimen de transporte privado complementario, la empresa destinataria de la mercancía podrá efectuar el trayecto final por carretera transportando la mercancía a su destino mediante un tractor o camión que le pertenezca, o esté adquiriendo a plazos, conducido por sus empleados, considerándose que lo efectúa en régimen de transporte privado complementario aun cuando el remolque o el semirremolque estén matriculados a nombre de la empresa cargadora o remitente o hayan sido arrendados por ésta.

Asimismo, se considerará que el trayecto por carretera inicia! correspondiente a un transporte combinado de los definidos en el artículo 1.° se efectúa en régimen de transporte privado complementario cuando la empresa cargadora o remitente utilice un tractor o camión que le pertenezca o que esté adquiriendo a plazos, conducido por sus empleados, aun cuando el remolque o semirremolque estén matriculados a nombre de la empresa destinataria de la mercancía, siempre que ésta efectúe el trayecto final por carretera en régimen de transporte privado complementario.

Artículo 5. *Documento de transporte.*

En el caso del transporte público combinado, en el documento de transporte previsto en el artículo 6 del Reglamento número 11 del Consejo CEE, de 27 de junio de 1960, deberán hacerse constar las estaciones ferroviarias de embarque y desembarque correspondientes al recorrido por ferrocarril o de los puertos fluviales de embarque y desembarque correspondientes al recorrido por vía navegable o de los puertos marítimos de embarque o desembarque que correspondan al recorrido marítimo. Estos datos se insertarán antes de la ejecución del transporte y serán confirmados por un sello de las administraciones de ferrocarriles o portuarias correspondientes cuando la parte del transporte combinado efectuado por ferrocarril, vía navegable o por mar, haya terminado.

Cuando un remolque o semirremolque perteneciente a una empresa que efectúe transporte privado complementario sea remolcado en uno de los trayectos por carretera por un tractor perteneciente a una empresa que realice transporte público, estará exento de la presentación del documento previsto en el párrafo anterior, pero deberá presentarse algún documento que sirva de prueba del trayecto que se haya efectuado o vaya a efectuarse por ferrocarril o por vía navegable.

Disposición adicional única.

De conformidad con lo establecido en la primera Directiva de 23 de julio de 1962, modificada por el artículo 13 del Reglamento (CEE) número 881/92, de 26 de marzo, del Consejo, los transportes internacionales de mercancías por carretera, públicos y privados complementarios, efectuados desde o con destino al territorio español, o en tránsito o a través de éste, y que a continuación se enumeran, así como los desplazamientos de vacío

relacionados con dichos transportes, están exentos de cualquier régimen de licencia comunitaria y de cualquier autorización de transporte:

1. Los transportes postales realizados en régimen de servicio público.
2. Los transportes de vehículos accidentados o averiados.
3. Los transportes de mercancías en vehículos automóviles cuyo peso total en carga autorizado, incluidos los remolques, no sea superior a seis toneladas o cuya carga útil autorizada, incluidos los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas.
4. Los transportes de mercancías en vehículo automóvil siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que las mercancías transportadas pertenezcan a la empresa o hayan sido vendidas, compradas, donadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella;
b) Que el transporte sirva para llevar las mercancías hacia la empresa, para expedirlas de dicha Empresa, para desplazarlas bien en el interior de la Empresa, bien para sus propias necesidades al exterior de la Empresa;
c) Que los vehículos automóviles utilizados para este transporte sean conducidos por personal de la Empresa;
d) Que los vehículos que transporten las mercancías pertenezcan a la empresa o hayan sido comprados a crédito por ella, o estén alquilados, siempre que, en este último caso, cumplan las condiciones previstas en las normas reguladoras de la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor.
Esta disposición no será aplicable en caso de utilización de un vehículo de recambio durante una avería de corta duración del vehículo utilizado normalmente;
e) Que el transporte constituya sólo una actividad accesoria en el conjunto de las actividades de empresa.

5. Los transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, en particular en casos de catástrofes naturales.

Disposición final única.

Se faculta al Director general del Transporte Terrestre para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de la presente Orden, así como para resolver las dudas que en relación con la misma se susciten.

§ 59

Orden TRM/59/2025, de 16 de enero, por la que se regula el certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
«BOE» núm. 24, de 28 de enero de 2025
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2025-1478

La Orden FOM/3399/2002, de 20 de diciembre, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países, se dictó en la línea señalada por el Reglamento (CE) número 484/2002, del Parlamento y del Consejo, de 1 de marzo de 2002, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) número 881/92 y (CEE) número 3118/93, del Consejo, con el objeto de establecer un certificado de conductor. Además, la orden prevé la obligación de solicitar un certificado de conductor para aquellas empresas que sean titulares de autorizaciones de transporte público o privado complementario, de mercancías o de viajeros en autobús, que contraten o empleen a conductores nacionales de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea, debiendo el certificado de conductor ajustarse al modelo establecido en el anexo I de la mencionada orden.

Con posterioridad a su entrada en vigor, se aprobó el Reglamento (CE) número 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Este reglamento derogó el Reglamento (CEE) número 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros y el Reglamento (CEE) número 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro.

Este reglamento exige disponer de un certificado de conductor a los transportistas que sean titulares de una licencia comunitaria para cada conductor que haya sido legalmente contratado por el transportista o para cada conductor que esté a disposición del transportista, salvo que se trate de nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea o residentes de larga duración con arreglo a la Directiva 2003/109/CE del Consejo, de 25 de noviembre de 2003, relativa al estatuto de los nacionales de terceros países residentes de larga duración. Al tratarse el reglamento comunitario de un texto pertinente para el Espacio Económico Europeo (EEE) que ha sido incorporado al Acuerdo EEE, no es necesario disponer de un certificado de conductor cuando el conductor contratado o puesto a disposición de la empresa transportista sea nacional de Islandia, Liechtenstein o Noruega. Al mismo tiempo y teniendo en cuenta que la verificación del cumplimiento por parte de las empresas de las

obligaciones de carácter laboral y social exigidas por la legislación vigente ya se controla en el momento del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones de transporte, se estima apropiado revisar los supuestos de obligatoriedad del certificado de conductor establecidos en la orden, a fin de ajustarlos a los estrictamente previstos por la normativa europea, de forma que se exigirá contar con un certificado de conductor únicamente para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera cuando el conductor sea un nacional de un tercer país no perteneciente a la Unión Europea o al Espacio Económico Europeo y que no sea residente de larga duración con arreglo a la Directiva 2003/109/CE del Consejo, de 25 de noviembre de 2003. Por último, se prevé la comprobación de documentos vía registros públicos, así como suprimir el requisito consistente en aportar el informe de la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente que acredite la validez para conducir en España de los permisos de conducción expedidos por una autoridad distinta a la española, dado que el control de permisos de conducción se realiza por las autoridades de tráfico.

Así, se procede a aprobar una nueva orden ministerial reguladora del régimen jurídico del certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte internacional de mercancías por conductores de terceros países, cuyo contenido se adapta al marco jurídico definido por el Reglamento (CE) número 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, y se eliminan cargas administrativas innecesarias a las empresas.

La presente orden se dicta al amparo de la competencia exclusiva del Estado en materia de transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, prevista en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución Española y en ejercicio de la habilitación establecida en la disposición adicional undécima del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Esta orden se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En aplicación de los principios de necesidad y eficacia, esta norma persigue un interés general, tiene un fin claramente identificado y es el instrumento más adecuado para su consecución. Asimismo, esta norma proporciona coherencia a nuestro ordenamiento jurídico siendo el instrumento más adecuado para ello y sin que exista ninguna alternativa regulatoria menos restrictiva de derechos. Cumple, por tanto, con los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica.

La norma se adecua al principio de eficiencia, en la medida en que reduce cargas administrativas innecesarias o accesorias a las empresas y establece la comprobación de documentos vía registros públicos.

En relación con el principio de transparencia, durante la elaboración del proyecto de la norma se ha sometido al preceptivo trámite de audiencia e información pública previstos en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en relación con el artículo 26.2 y 6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, mediante su puesta a disposición de los sectores afectados en la sede electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El texto se ha enviado al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, al Comité Nacional del Transporte por Carretera y a los órganos competentes en materia de transporte terrestre de las distintas comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla.

En su virtud, con la aprobación previa del titular del Ministerio de Transformación Digital y Función Pública y de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

Esta orden ministerial tiene por objeto regular el régimen jurídico del certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte público internacional de mercancías por carretera.

Artículo 2. *Obligatoriedad del certificado de conductor.*

Las empresas titulares de una licencia comunitaria que realicen transporte público internacional de mercancías por carretera deberán obtener un certificado de conductor cuando contraten o empleen a conductores nacionales de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea o al Espacio Económico Europeo.

No será preciso obtener el certificado de conductor cuando el conductor del vehículo sea residente de larga duración, de acuerdo con la Directiva 2003/109/CE del Consejo, de 25 de noviembre de 2003, relativa al estatuto de los nacionales de terceros países residentes de larga duración.

Artículo 3. *Expedición del certificado de conductor.*

1. La Comunidad Autónoma en que esté domiciliada la autorización de transporte de mercancías por carretera, expedirá, a petición del titular de la misma, un certificado de conductor para cada conductor nacional de un tercer país no perteneciente a la Unión Europea o al Espacio Económico Europeo que no sea residente de larga duración con arreglo a la Directiva 2003/109/CE del Consejo, de 25 de noviembre de 2003, legalmente contratado o legalmente puesto a su disposición de conformidad con las disposiciones legales y, en su caso, con los convenios colectivos que fueran de aplicación.

2. Para la obtención del certificado de conductor la empresa deberá presentar la correspondiente solicitud en la que figure el nombre o razón social y número de identificación fiscal de la empresa solicitante, además de cumplir los siguientes requisitos:

a) Acreditar la identidad del conductor mediante la aportación del documento de identidad del conductor.

b) Acreditar que el conductor se encuentra en posesión de un permiso de conducción en vigor y válido para conducir en España de conformidad con lo previsto en el artículo 21 del Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.

c) Acreditar, cuando no conste en su permiso de conducción, que el conductor cuenta con el certificado de aptitud profesional (CAP) en vigor, en aquellos supuestos en que haya de estar en posesión de este de conformidad con lo que se dispone en el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

d) Acreditar que el conductor figura dado de alta en la Seguridad Social mediante la indicación del correspondiente número de afiliación a la seguridad social y justificación del alta en el régimen general de la seguridad social en la empresa o en el régimen que corresponda, o de la comunicación del correspondiente contrato a la autoridad laboral.

En la comprobación del cumplimiento de estos requisitos el órgano competente podrá consultar o recabar la información y los documentos que ya se encuentren en poder de las administraciones públicas, salvo que la empresa interesada se opusiera a ello, en los términos y con las excepciones establecidas en el artículo 28 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

3. Si transcurriesen cinco meses desde que se presentó la solicitud sin que la administración competente hubiese resuelto y notificado la resolución acerca de la solicitud formulada, esta se entenderá desestimada por silencio administrativo.

4. El órgano competente, después de haber comprobado el cumplimiento de los requisitos para su obtención, expedirá el correspondiente certificado de conductor, así como una copia auténtica del mismo e inscribirá su número de serie y los demás datos que resulten relevantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.

Artículo 4. *Contenido, características y plazo de validez del certificado de conductor.*

1. El certificado de conductor tendrá una validez de dos años y deberá ajustarse al modelo de certificado establecido en el anexo III del Reglamento (CE) número 1072/2009.

2. El certificado de conductor será propiedad de la empresa transportista, quien lo pondrá a disposición del conductor al que se refiere dicho documento cuando éste conduzca un vehículo que realice un transporte al amparo de una autorización de transporte internacional de mercancías por carretera de la que aquella sea titular. En los locales de la empresa deberá conservarse una copia auténtica del certificado de conductor.

Tanto el certificado como su copia auténtica se deberán presentar cada vez que así lo requieran los miembros de la Inspección de Transportes o los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del transporte por carretera.

3. La validez del certificado de conductor estará supeditada al cumplimiento de las condiciones con arreglo a las cuales fue expedido. La empresa transportista estará obligada a devolver al órgano expedidor, de manera inmediata, el certificado de conductor y la copia auténtica del mismo tan pronto como deje de ser válido y, especialmente, cuando el conductor cause baja en la empresa o cuando, como consecuencia de cualquier actuación administrativa, se detectara el incumplimiento de los requisitos que dieron lugar a su expedición.

Disposición transitoria primera. *Validez de los certificados de conductor vigentes.*

Los certificados de conductor expedidos según lo dispuesto por la Orden FOM/3399/2002, de 20 de diciembre, mantendrán su validez en las mismas condiciones en que fueron expedidos hasta que finalice su periodo de vigencia, sin que en ningún caso pueda superar el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente orden.

Disposición transitoria segunda. *Comprobación de los requisitos mediante medios electrónicos.*

La comprobación por la Administración de los requisitos a los que se refiere el artículo 3 mediante medios electrónicos se realizará a partir del momento en que las consultas a los correspondientes registros electrónicos estén operativas. Hasta la fecha en que estén plenamente operativas las consultas a los correspondientes registros electrónicos la empresa solicitante deberá acreditar documentalmente los requisitos exigidos en el artículo 2.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Se deroga la Orden FOM/3399/2002, de 2002, de 20 de diciembre, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países y cuantas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan o contradigan lo dispuesto en la presente orden ministerial.

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

Esta orden ministerial se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 60

Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Albania sobre transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera, hecho en Tirana el 10 de abril de 2003

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación
«BOE» núm. 193, de 11 de agosto de 2004
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2004-14862

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Albania, denominados en lo sucesivo las Partes Contratantes,

Deseosos de promover la cooperación internacional en el ámbito del transporte por carretera entre sus dos países y en tránsito a través de sus territorios, inspirándose en el principio de la liberalización aplicado al transporte por carretera y tomando como base el principio de la reciprocidad y el interés mutuo, Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

Las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán:

1. Al transporte de viajeros y mercancías por carretera entre las dos Partes Contratantes, en tránsito a través de sus territorios y entre el territorio de una de las Partes Contratantes y un tercer país.

2. A los viajes de vehículos sin carga en relación con el transporte arriba mencionado.

Artículo 2.

El presente Acuerdo no afectará a los derechos y obligaciones derivados de otros compromisos internacionales de las Partes Contratantes ni afectará a la legislación de la Unión Europea ni a los acuerdos entre la Unión Europea y Estados no miembros.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos del presente Acuerdo:

1. Por «transportista» se entenderá toda persona física o jurídica establecida en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que tenga derecho a realizar el transporte de viajeros y mercancías por carretera, de conformidad con las leyes y reglamentos en vigor en su país.

2. Por «vehículo» se entenderá:

a) para el transporte de mercancías: todo vehículo de motor o todo conjunto de vehículos en que al menos el vehículo tractor esté matriculado en el territorio de cualquiera de las

Partes Contratantes y que se utilice y esté equipado exclusivamente para el transporte de mercancías;

b) para el transporte de viajeros: todo vehículo de tracción mecánica que esté matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes y que en virtud de su construcción y equipamiento sea apto para transportar a más de nueve personas sentadas, incluido el conductor.

3. Por «tránsito» se entenderá el transporte de mercancías y viajeros por todo transportista registrado en una de las Partes Contratantes a través del territorio de la otra Parte Contratante.

I. Transporte de viajeros

A. Ámbito y definiciones

Artículo 4.

A los efectos del transporte de viajeros, el presente Acuerdo se aplicará:

A todos los servicios de transporte de viajeros por cuenta ajena o por cuenta propia efectuados por vehículos de motor de viajeros (autocares y autobuses) entre las dos Partes Contratantes, en tránsito a través de sus territorios y entre el territorio de una de las Partes Contratantes y un tercer país.

A los viajes sin carga de los vehículos que presten los mencionados servicios.

Por «operaciones de transporte de viajeros por cuenta propia» se entenderá aquellas operaciones efectuadas por una empresa para sus propios empleados o por una organización sin ánimo de lucro para el transporte de sus miembros de conformidad con su objeto social y siempre que:

a) la actividad de transporte sea únicamente una actividad auxiliar de la empresa u organización;

b) los vehículos utilizados sean propiedad de la empresa u organización o hayan sido adquiridos por éstas mediante un contrato a largo plazo o mediante arrendamiento financiero a largo plazo y sean conducidos por un miembro de la plantilla de personal de la empresa u organización.

Artículo 5.

A los efectos del transporte de viajeros:

1. Por «servicio regular» se entenderá aquellos servicios que efectúen el transporte de viajeros con una frecuencia establecida y por rutas especificadas, en que se recoja y se deposite a los pasajeros en paradas predeterminadas. Los servicios regulares podrán estar obligados a respetar unos horarios y tarifas previamente establecidos.

2. Por «servicio de lanzadera» se entenderá aquellos servicios que, mediante repetidos viajes de ida y vuelta, transportan a grupos de viajeros previamente formados desde un lugar de partida a otro de destino, situados, respectivamente, en los territorios de las dos Partes Contratantes. Cada grupo, constituido por los viajeros que hicieron el viaje de ida, será transportado al lugar de partida en un viaje posterior.

a) En los servicios de lanzadera no se podrá recoger ni depositar a viajeros durante el viaje.

b) El primer viaje de vuelta y el último de ida de una serie de viajes en lanzadera se efectuarán sin carga.

c) Los servicios regulares y los servicios de lanzadera, así como las condiciones de su realización se establecerán por acuerdo mutuo de las autoridades competentes, bien directamente, bien sobre la base de los acuerdos adoptados por la Comisión Mixta que se establece en el artículo 14 del presente Acuerdo.

3. Por «servicios ocasionales» se entenderá:

a) Los circuitos a puerta cerrada, es decir, los servicios en que se utiliza el mismo vehículo para transportar al mismo grupo de viajeros durante todo el viaje y llevarlo de nuevo al lugar de partida, que es el país en el que está matriculado el vehículo.

b) Los servicios en que el viaje de ida se haga cargado y el de vuelta sin carga.

c) Los servicios en que el viaje de ida se haga sin carga y en el de vuelta se transporte a los viajeros recogidos en el mismo punto del país en que el vehículo no está matriculado, a condición de que los viajeros:

1) constituyan un grupo previamente formado al amparo de un contrato de transporte concertado antes de su llegada al territorio de la Parte Contratante en el que son recogidos, o

2) hayan sido llevados previamente por el mismo transportista con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3, letra b), y a condición de que vuelvan a ser recogidos y trasladados al territorio del país en que esté establecido el transportista;

3) hayan sido invitados a viajar al territorio del país de establecimiento del transportista, habiendo asumido el coste del transporte la persona que haya formulado la invitación.

d) Cualesquiera otros servicios que no se mencionen en las letras anteriores.

B. Acceso al mercado

Artículo 6.

1. Los servicios ocasionales a que se refiere el artículo 5, apartado 3, letras a) a c), estarán exentos de la exigencia de autorización de transporte en el territorio de la Parte Contratante en que no esté matriculado el vehículo.

2. Los servicios ocasionales se efectuarán al amparo de un documento de control.

3. El documento de control consistirá en una hoja de ruta.

4. La hoja de ruta contendrá, al menos, la siguiente información:

a) la clase de servicio;

b) el itinerario principal;

c) el transportista o transportistas que prestan el servicio;

d) la relación completa de viajeros.

En el caso a que se refiere el apartado 3, letra c), número 1, del artículo 5, se exigirá una copia del contrato de transporte.

En el caso a que se refiere el apartado 3, letra c), número 2, del artículo 5, se exigirá la hoja de ruta que haya acompañado al vehículo durante el viaje de ida con carga y el viaje de vuelta sin carga.

En el caso a que se refiere el apartado 3, letra c), número 3, del artículo 5, se exigirá la invitación o una copia de la misma.

5. Las autoridades competentes de la Parte Contratante en que esté matriculado el vehículo o los órganos designados por dichas autoridades facilitarán los impresos de hojas de ruta.

6. Los servicios ocasionales a que se refiere el artículo 5, apartado 3, letra d), únicamente podrán prestarse si disponen del correspondiente permiso. La Comisión Mixta a que se hace referencia en el artículo 14 del presente Acuerdo establecerá el número y la clase de permisos.

7. En los transportes en tránsito no podrá recogerse ni depositarse a viajero alguno durante el viaje, a menos que las Partes Contratantes decidan otra cosa por medio de la Comisión Mixta del artículo 14.

8. No se exigirá permiso para sustituir autobuses averiados ni para los viajes de vehículos sin carga que vayan a efectuar los servicios de transporte a que se refiere el artículo 4 del presente Acuerdo.

9. El transporte de viajeros por cuenta propia estará sujeto a permiso expedido por la autoridad competente de las Partes Contratantes.

Artículo 7.

1. Los servicios regulares y los servicios de lanzadera estarán sujetos a autorización.

2. Las autorizaciones se expedirán a nombre de la empresa de transporte. Ésta no podrá transferirlas a terceros. Sin embargo, el transportista que haya sido autorizado podrá prestar el servicio o los servicios a través de un subcontratista.

3. El plazo de validez de la autorización no excederá de cinco años para los servicios regulares y de un año para los servicios de lanzadera.

4. En las autorizaciones se especificará lo siguiente:

a) la clase de servicio;

b) la ruta del servicio, con indicación, en particular, del lugar de partida y del lugar de destino, así como los puntos de cruce de fronteras;

c) el plazo de validez de las autorizaciones;

d) en los servicios regulares, las paradas y el horario.

5. La solicitud de autorización se dirigirá a la autoridad competente de la Parte Contratante en que esté matriculado el vehículo, que podrá aceptarla o denegarla. Si no surgen objeciones, la mencionada autoridad lo comunicará a la autoridad competente de la otra Parte Contratante. Si ésta se encuentra de acuerdo, cada autoridad competente expedirá la autorización para la parte del itinerario que se realice en su territorio.

6. La solicitud contendrá los datos exigidos por los reglamentos nacionales, así como un mapa con indicación de la ruta y en el que figuren claramente señaladas las paradas de autobús y los kilómetros. Las autoridades responsables podrán solicitar a los transportistas que faciliten toda la información pertinente que éstas consideren necesaria.

7. Durante el viaje deberá llevarse en el vehículo el original o una copia de la autorización expedida por la autoridad oficial competente.

8. Las autorizaciones se ajustarán a los modelos aprobados por la Comisión Mixta a que se hace referencia en el artículo 14 del presente Acuerdo.

9. Los servicios regulares de transporte en tránsito se prestarán mediante autorización expedida por el país de tránsito después de que el país que haya expedido la autorización para el servicio regular haya presentado una solicitud por escrito con todos los anexos necesarios. Su validez será de 1 a 5 años y se concederá de forma gratuita.

10. Los servicios regulares entre los dos países o en tránsito a través de sus territorios serán aprobados conjuntamente por las autoridades competentes de las Partes contratantes sobre la base del principio de reciprocidad.

Artículo 8.

En caso de servicios ocasionales, el tránsito a través del territorio de una de las Partes Contratantes realizado por un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante estará exento de autorización.

Artículo 9.

Se considerará que el servicio regular ha sido aprobado y podrá comenzar a prestarse una vez que las autoridades competentes hayan intercambiado la correspondiente autorización con todos los anexos necesarios.

II. Transporte de mercancías

Artículo 10.

1. Los transportistas establecidos en el territorio de una de las Partes Contratantes podrán realizar transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena entre las dos Partes Contratantes (transporte bilateral), así como a través de sus territorios a otros países (transporte en tránsito) mediante permiso expedido por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante.

2. Por lo que se refiere al transporte de mercancías por carretera realizado por transportistas de una de las Partes Contratantes que tengan como punto de partida o destino el territorio de la otra Parte Contratante o tengan como punto de partida o destino un tercer país (transporte triangular), la Parte Contratante desde la cual o a la cual se realice el transporte expedirá un permiso especial.

3. Los permisos únicamente podrán utilizarse por los transportistas a cuyo nombre hayan sido expedidos y serán intransferibles.

Artículo 11.

La clase y el número de permisos a que se refiere el artículo 10 se determinará directamente por las autoridades competentes de las Partes Contratantes o sobre la base de los acuerdos adoptados por la Comisión Mixta a que se refiere el artículo 14 del presente Acuerdo.

Artículo 12.

Con arreglo al artículo 10, apartados 1 y 2, del presente Acuerdo, cada año las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes intercambiarán los permisos solicitados por vía diplomática o según el procedimiento que establezca la Comisión Mixta a que se refiere el artículo 14.

Artículo 13.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10 del presente Acuerdo, no se exigirá permiso en los casos siguientes:

1. El transporte de mercancías en vehículos de motor cuyo peso total autorizado en carga, incluidos los remolques, no exceda de 6 toneladas, o cuya carga útil autorizada, incluidos los remolques, no exceda de 3,5 toneladas.
2. El transporte ocasional de mercancías a los aeropuertos y desde ellos, cuando se desvíen los servicios.
3. El transporte de vehículos que hayan sufrido desperfectos o averías y el traslado de vehículos de asistencia mecánica.
4. Los recorridos sin carga de un vehículo de mercancías enviado para reemplazar a un vehículo que se haya averiado en otro país, así como el viaje de vuelta del vehículo averiado, una vez reparado.
5. El transporte de ganado en vehículos expresamente construidos o convertidos permanentemente para el transporte de ganado.
6. El transporte de piezas de repuesto y de suministros para buques de altura y aeronaves.
7. El transporte de suministros médicos y de los equipos necesarios para emergencias, más en particular en caso de catástrofes naturales y de ayuda humanitaria.
8. El transporte sin fines comerciales de obras y objetos de arte para ferias y exposiciones.
9. El transporte sin fines comerciales de bienes, accesorios y animales destinados a actuaciones teatrales, musicales, cinematográficas, deportivas o circenses, ferias o fiestas, o procedentes de ellas, así como los destinados a realizar grabaciones radiofónicas o producciones cinematográficas o televisivas.
10. El transporte de mercancías por cuenta propia.
11. El transporte funerario.
12. El transporte postal realizado como servicio público.

Por lo que se refiere a las operaciones de transporte mencionadas en el presente artículo, el conductor deberá ir provisto de todos los documentos que indiquen claramente que se trata de una de estas clases de transporte.

III. Disposiciones generales

Artículo 14.

Con el fin de regular todas las cuestiones relativas a la puesta en práctica y aplicación del presente Acuerdo se creará una Comisión Mixta.

La Comisión Mixta estará constituida por representantes de los Gobiernos de las dos Partes Contratantes que podrán invitar a representantes del sector del transporte por carretera para que asistan a las reuniones.

La Comisión Mixta se reunirá con periodicidad anual o a petición de cualquiera de las Partes Contratantes alternativamente en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes. El orden del día de la reunión se remitirá al menos con dos semanas de antelación por la Parte Contratante anfitriona o solicitante, según el caso. Las reuniones finalizarán con la redacción de un Protocolo firmado por los jefes de las delegaciones de las dos Partes Contratantes.

La Comisión Mixta también decidirá sobre el límite temporal, así como sobre el procedimiento para el intercambio de datos y toda la información pertinente.

Artículo 15.

Las Partes Contratantes se notificarán recíprocamente los nombres y direcciones de las respectivas autoridades competentes para la aplicación del presente Acuerdo. También se comunicarán cualquier modificación que se produzca en estos datos.

Artículo 16.

1. Los vehículos que estén matriculados en el territorio de una de las Partes Contratantes y se importen temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para efectuar servicios de transporte de conformidad con el presente Acuerdo estarán exentos, con arreglo al principio de reciprocidad, del pago de los impuestos sobre vehículos.

2. La disposición contenida en el apartado 1 del presente artículo no se aplicará al pago de peajes por el uso de autopistas, puentes y otras infraestructuras, que se exigirá en virtud del principio de la no discriminación.

3. En los transportes realizados con arreglo al presente Acuerdo la importación temporal de vehículos procedentes de una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante estará exenta del pago de derechos de aduana, impuestos y otros gravámenes.

4. El combustible de los vehículos contenido en los depósitos de combustible dispuestos por el fabricante al efecto, así como los lubricantes contenidos en el vehículo destinados exclusivamente a su funcionamiento estarán exentos del pago de derechos, impuestos y otros gravámenes exigidos en la otra Parte Contratante.

5. Las piezas de repuesto y las herramientas importadas temporalmente para la reparación de vehículos averiados durante un servicio de transporte internacional por carretera estarán exentas del pago de derechos de aduana, impuestos y otros gravámenes en el momento de la importación en el territorio de la otra Parte Contratante de conformidad con las condiciones establecidas en sus disposiciones relativas a la importación temporal de dichas mercancías. Las piezas de repuesto sustituidas deberán ser reexportadas o destruidas bajo la supervisión de las autoridades aduaneras competentes de la otra Parte Contratante.

Artículo 17.

Los transportistas de una de las Partes Contratantes y las tripulaciones de sus vehículos, cuando estén en el territorio de la otra Parte Contratante, deberán respetar las leyes y reglamentos vigentes en dicho país.

Artículo 18. *Seguros.*

Los vehículos de las Partes Contratantes que realicen transporte internacional deberán disponer de cobertura de seguro en los países por los que transiten, así como en el país de destino.

Artículo 19. *Cabotaje.*

Se prohíbe realizar servicios de cabotaje en el transporte de viajeros y mercancías por carretera.

Artículo 20. *Control aduanero y sanitario.*

Las disposiciones de los Convenios internacionales adoptados por las Partes Contratantes se aplicarán al control aduanero y sanitario en los puestos fronterizos.

En la medida de lo posible, se dará prioridad a dicho control en caso de traslado de enfermos, así como en el transporte de animales y productos perecederos.

Artículo 21. *Inspección técnica de vehículos.*

Todo vehículo de una de las Partes Contratantes que realice operaciones de transporte bilateral o en tránsito en el territorio de la otra Parte Contratante deberá disponer de un certificado de seguridad vial en vigor expedido por una autoridad estatal.

Todo vehículo de una de las Partes Contratantes que realice operaciones de transporte bilateral o en tránsito en el territorio de la otra Parte Contratante y transporte mercancías peligrosas deberá llevar a bordo toda la documentación mencionada en Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR).

Artículo 22.

El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de canje de las Notas que certifiquen el cumplimiento de los respectivos requisitos constitucionales de las Partes Contratantes. Permanecerá en vigor durante un año. Posteriormente se prorrogará tácitamente por periodos de un año a menos que una de las Partes notifique a la otra su intención de denunciar el presente Acuerdo seis meses antes de la fecha de expiración.

§ 61

Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno Macedonio sobre transporte internacional por carretera, hecho en Skopje el 2 de marzo de 1999

Ministerio de Asuntos Exteriores
«BOE» núm. 99, de 25 de abril de 2000
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2000-7641

El Gobierno de España y el Gobierno Macedonio, en adelante denominados las «Partes Contratantes».

Deseando mejorar y desarrollar aún más el transporte por carretera de pasajeros y mercancías entre sus dos países y en tránsito a través de sus territorios,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos del presente Acuerdo:

a) por «transportistas» se entenderá cualquier persona física o jurídica que esté autorizada, en cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales aplicables, para realizar transporte internacional de pasajeros o mercancías por carretera;

b) por «vehículo de pasajeros» se entenderá cualquier vehículo vial de propulsión mecánica que:

esté construido o adaptado para su uso en el transporte de pasajeros por carretera y se utilice para dicho fin;

tenga una capacidad de más de nueve asientos, incluido el del conductor;

esté matriculado en el territorio de una Parte Contratante;

haya sido importado temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para el transporte internacional de pasajeros con origen o destino en dicho territorio o en tránsito por el mismo.

c) por «vehículo de transporte de mercancías» se entenderá cualquier vehículo de motor matriculado en el territorio de una Parte Contratante o cualquier combinación de vehículos, siempre que al menos la unidad de tracción esté matriculada en una de las Partes Contratantes y que:

esté construido o adaptado exclusivamente para su uso en el transporte de mercancías por carretera y se utilice para ello;

esté matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes;

haya sido importado temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para transporte de mercancías por carretera entre los dos países o se encuentre en tránsito por sus territorios.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación del acuerdo.*

1. Los transportistas de las Partes Contratantes que utilicen vehículos matriculados en el territorio de la Parte Contratante en la que estén establecidos estarán autorizados para realizar, en alquiler o por cuenta propia, operaciones de transporte internacional por carretera, entre los territorios de las dos Partes Contratantes y en tránsito por los mismos, con sujeción a las condiciones expresadas en el presente Acuerdo.

2. Del mismo modo y con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo, podrán autorizarse operaciones de transporte con origen o destino de terceros países, así como las entradas sin carga.

3. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo podrá interpretarse como una autorización a los transportistas de una Parte Contratante para prestar servicios de transporte entre dos puntos comprendidos dentro del territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

Artículo 3.

Ambas Partes Contratantes respetarán las obligaciones derivadas de cualquier acuerdo firmado con la Comunidad Europea o con otras organizaciones, así como las derivadas de la pertenencia a los mismos de una de las Partes Contratantes.

I. Transporte de pasajeros

Artículo 4. *Servicios regulares de autobús.*

1. Los servicios regulares de autobús entre ambos países o en tránsito a través de sus territorios serán aprobados conjuntamente por las autoridades competentes de las Partes Contratantes con arreglo al principio de reciprocidad.

2. Por «servicio regular de autobús» se entenderán los servicios en que los pasajeros son transportados a intervalos regulares a lo largo de itinerarios especificados y en los cuales los pasajeros pueden entrar o salir del vehículo en puntos previamente establecidos.

3. Cada autoridad competente expedirá una autorización para el tramo del itinerario realizado en su territorio.

4. Las autoridades competentes determinarán conjuntamente las condiciones de expedición de la autorización, tales como su período de validez y la frecuencia de las operaciones de transporte, los horarios y escala de tarifas aplicables, así como cualquier otra información necesaria para la fluida y eficiente explotación del servicio regular de autobús.

5. La solicitud para obtener la autorización se dirigirá a la autoridad competente del país donde esté matriculado el vehículo, que tendrá el derecho de aceptarla o denegarla. En caso de que no surjan objeciones en relación con la solicitud, esta autoridad competente lo comunicará a la autoridad competente de la otra Parte Contratante.

6. La solicitud se acompañará de los documentos que contengan todos los datos necesarios (horarios propuestos, tarifas e itinerario, período en que vaya a prestarse el servicio durante el año y fecha en la que se pretende que comience el servicio, etc.). Las autoridades competentes podrán solicitar la información que consideren necesaria.

Artículo 5. *Servicios de lanzadera de autobús.*

1. A los efectos del presente Acuerdo, por servicios de lanzadera de autobús se entiende una serie de viajes de ida y vuelta mediante los cuales grupos de pasajeros previamente formados son transportados desde el mismo lugar de origen al mismo lugar de destino.

Cada grupo de pasajeros que hayan realizado juntos el viaje de ida será a continuación transportado de vuelta al punto de partida.

2. Durante el viaje no se podrán embarcar ni desembarcar pasajeros.

3. El primer viaje de regreso y el último viaje de ida se realizarán de vacío.

No obstante, se considerará que el transporte de pasajeros es un servicio de lanzadera de autobús, aun en los casos que se citan a continuación, cuando las autoridades competentes del territorio en el que se presta el servicio de transporte o las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes interesadas autoricen:

a los pasajeros a efectuar el viaje de vuelta con otro grupo, no obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo;

a embarcar y desembarcar pasajeros durante el viaje, no obstante lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo;

que el primer viaje de ida y el último viaje de vuelta de una serie de servicios lanzadera de autobús se realicen de vacío, no obstante lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo.

Artículo 6. *Servicios discrecionales de autobús.*

1. A los efectos del presente Acuerdo, por servicios discrecionales de autobús se entiende los que no están comprendidos en la definición de servicios regulares que figura en el artículo 4.

Son servicios discrecionales de autobús:

a) los viajes a puerta cerrada, es decir, los servicios en los cuales se utiliza un mismo vehículo para transportar al mismo grupo de pasajeros durante todo el viaje y llevarlos de vuelta al punto de partida;

b) los servicios en los que los vehículos llevan pasajeros durante el viaje de ida y regresan de vacío;

c) todos los demás servicios.

2. Salvo cuando lo autoricen las autoridades competentes de la Parte Contratante afectada no podrán embarcarse ni desembarcarse pasajeros durante el viaje en el transcurso de los servicios discrecionales de autobús. Estos viajes podrán realizarse con una frecuencia determinada sin que pierdan por ello su carácter de servicio discrecional.

Artículo 7.

1. Los servicios discrecionales de autobús mencionados en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 6 del presente Acuerdo que se realicen utilizando vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán permiso de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. Los servicios discrecionales de autobús a que se refiere la letra c) del apartado 1 del artículo 6 del presente Acuerdo que se presten con vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán permiso de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que:

el viaje de ida se haga de vacío, los pasajeros se embarquen en el mismo punto y éstos cumplan los requisitos siguientes:

a) que formen un grupo en virtud de un contrato de transporte firmado antes de su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, donde sean embarcados para ser transportados al territorio de la Parte Contratante en la que está matriculado el vehículo, o

b) que hayan sido transportados con anterioridad por el mismo transportista de conformidad con lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 6 del presente Acuerdo al territorio de la otra Parte Contratante en la que son seguidamente embarcados y transportados al territorio en el que está matriculado el vehículo, o c) que sean invitados a viajar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que la parte anfitriona sufrague los gastos de viaje. Los pasajeros deben formar un grupo homogéneo, es decir, que no se haya constituido exclusivamente para este viaje. Este grupo deberá después ser transportado al territorio de la Parte Contratante en la que está matriculado el vehículo.

3. Se necesitarán permisos para el transporte al territorio de la Parte Contratante afectada en el caso de que los servicios discrecionales de autobús mencionados en la letra c) del apartado 1 del artículo 6 no se realicen según lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo.

Artículo 8.

1. Los transportistas que realicen servicios de transporte de pasajeros, que no sean los enumerados en el artículo 4, deberán llevar en sus vehículos una hoja de ruta debidamente cumplimentada, en la que figure la lista de pasajeros. Esta hoja de ruta deberá estar firmada por el transportista y estar provista del sello de las autoridades aduaneras competentes.

2. La hoja de ruta deberá llevarse a bordo del vehículo durante todo el viaje para el que fue expedida.

3. En el caso de servicios que consten de trayectos de ida de vacío, según lo previsto en el artículo 7 del presente Acuerdo, deberán llevarse a bordo, junto con la hoja de ruta, los siguientes documentos:

En los casos a que se refiere la letra a) del apartado 2 del artículo 7: la copia del contrato de transporte o cualquier otro documento que contenga información básica sobre ese contrato (en particular los datos siguientes: lugar, país y fecha de la firma; lugar, país y fecha de embarque de los pasajeros; lugar y país de destino del viaje);

en los casos a que se refiere la letra b) del apartado 2 del artículo 7: la hoja de ruta que se ha llevado en el vehículo durante el viaje de ida con carga y durante el correspondiente viaje de vuelta sin carga realizado por el transportista con el fin de llevar a los pasajeros al territorio de la otra Parte Contratante;

en los casos a que se refiere la letra c) del apartado 2 del artículo 7; la carta de invitación de la parte anfitriona o una fotocopia de dicha carta.

Artículo 9. *Otros servicios.*

1. Los servicios de lanzadera de autobús citados en el artículo 5, y los servicios discrecionales de autobús no liberalizados mencionados en el apartado 3 del artículo 7 estarán sujetos a la obtención de un permiso según las leyes y reglamentos nacionales de la Parte Contratante en cuyo territorio se exploten dichos servicios de transporte.

2. Las solicitudes de los permisos mencionados en el apartado 1 del presente artículo deberán presentarse al menos un mes antes del viaje, a la autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio se ha de explotar el servicio. Dichas solicitudes deberán contener la siguiente información:

el nombre y dirección del organizador del viaje,

el nombre o razón social y la dirección del transportista,

el número de matrícula del vehículo de pasajeros,

el número de pasajeros,

las fechas del paso de la frontera, así como los nombres de los puntos fronterizos para cada entrada y salida, con indicación de la distancia recorrida tanto con pasajeros como sin ellos,

el itinerario y los lugares de embarque y desembarque

de pasajeros,

el nombre del lugar donde se va a pernoctar, incluido

el nombre del alojamiento, si se conoce, el tipo de servicio: servicio de lanzadera de autobús o servicio discrecional de autobús.

3. La entrada de un vehículo sin carga en sustitución de un vehículo averiado de la misma nacionalidad se autorizará mediante un documento especial expedido por la autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio se haya averiado el vehículo.

II. Transporte de mercancías

Artículo 10.

Todo transporte internacional de mercancías con origen y destino en el territorio de una de las Partes Contratantes realizado por un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante estará sujeto al régimen de permiso previo, excepto en los casos siguientes:

a) transporte postal;

b) transporte de vehículos averiados o para su reparación;

c) transporte de basura y otros residuos;
d) transporte de cadáveres de animales para su despiece;
e) transporte de abejas y alevines;
f) transportes funerarios;
g) transporte de mercancías realizados con vehículos de motor cuyo peso máximo autorizado no exceda de seis toneladas, o cuya carga útil autorizada, incluida la de los remolques, no exceda de 3,5 toneladas;
h) transporte de los artículos necesarios para la asistencia médica en caso de ayuda de emergencia, especialmente en casos de catástrofes naturales;
i) transporte de objetos de valor (es decir, metales preciosos) realizados mediante vehículos especiales escoltados por la policía o por otra fuerza de seguridad;
j) transporte de objetos y obras de arte para ferias y exposiciones;
k) transporte de objetos y materiales destinados a publicidad e información;
l) transporte de accesorios y animales destinados a actuaciones musicales, obras de teatro y cinematográficas, espectáculos circenses o deportivos o ferias, así como los artículos destinados a la emisión, grabación o rodaje de películas o de programas de televisión o procedentes de dichas actividades.

La Comisión Mixta creada según el artículo 18 tendrá la potestad de modificar el contenido de las anteriores letras a) a l).
La tripulación del vehículo deberá disponer de la documentación adecuada que pruebe sin lugar a dudas que el transporte realizado está incluido entre los servicios de transporte mencionados en el presente artículo.

Artículo 11. *Permisos.*

1. Los permisos (universales) deberán ser expedidos por la autoridad competente del país de matrícula del vehículo. Para el tráfico de tránsito no se necesitarán permisos.
Para poder expedir los permisos, las autoridades competentes de las Partes Contratantes intercambiarán, de acuerdo con el principio de reciprocidad, el número convenido de permisos en blanco para su empleo en el tráfico bilateral o con origen y destino en terceros países (triangular).
2. Podrán expedirse dos tipos de permisos:

a) Permisos de ida y vuelta, válidos para un solo viaje (en ambos sentidos). Estos permisos serán válidos por un período de hasta tres meses contados a partir del día en que el transportista los haya cumplimentado;
b) permisos anuales, válidos por un número ilimitado de viajes en ambos sentidos durante un período de un año. La Comisión Mixta decidirá la clave de transformación de los permisos anuales.

3. Antes del comienzo del viaje el transportista deberá cumplimentar debidamente el permiso, en el que se determinará el tipo de viaje que se ha de efectuar.
4. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 18 del presente Acuerdo fijará el número y modalidad de intercambio de los permisos expedidos a las Partes Contratantes, con arreglo a las necesidades de ambas Partes Contratantes.
5. La tripulación del vehículo deberá llevar la documentación adecuada que pruebe sin lugar a dudas que el tipo de transporte realizado figura entre los mencionados en el presente artículo.

Artículo 12.

Los permisos se llevarán en todo momento en los vehículos y se presentarán a petición de cualquier inspector autorizado.

Artículo 13. *Cumplimiento de la legislación nacional.*

Los transportistas y el personal empleado por éstos que realicen actividades de transporte según el presente Acuerdo deberán respetar las leyes y reglamentos sobre transportes por carretera y tráfico rodado vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante y serán plenamente responsables de cualquier infracción de dichas leyes nacionales.

Las actividades de transporte deberán efectuarse de conformidad con las condiciones indicadas en los permisos.

Artículo 14. *Peso y medidas de los vehículos.*

1. Por lo que respecta al peso y a las medidas de los vehículos, cada una de las Partes Contratantes se compromete a no imponer a los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las impuestas a los vehículos matriculados en su propio territorio.

2. Si el peso o las medidas de un vehículo, con o sin carga, superan los límites máximos permitidos en el territorio de la otra Parte Contratante, se podrá utilizar dicho vehículo para el transporte de mercancías únicamente cuando se haya obtenido un permiso especial de la autoridad competente de esa Parte Contratante; el transportista deberá cumplir enteramente los requisitos especificados en dicho permiso.

3. Los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán ser adaptados y equipados con arreglo a los requisitos establecidos en virtud del Convenio ADR y el transporte se realizará según las condiciones establecidas en el mismo.

Artículo 15. *Infracciones del acuerdo.*

1. En el caso de que un transportista o el personal a bordo de un vehículo matriculado en una Parte Contratante no haya observado la legislación vigente en el territorio de la otra Parte Contratante o las disposiciones del presente Acuerdo o las condiciones indicadas en el permiso, la autoridad competente del país donde el vehículo esté matriculado podrá, a solicitud de la autoridad competente de la otra Parte Contratante, adoptar las siguientes medidas:

a) Amonestar al transportista que haya cometido la infracción;

b) anular o retirar temporalmente los permisos que autoricen al transportista para efectuar transportes en el territorio de la Parte Contratante donde se haya cometido la infracción.

2. La autoridad competente que haya impuesto esta medida deberá notificarlo a la autoridad competente de la otra Parte Contratante que la haya propuesto.

3. Las disposiciones de este artículo no excluirán las sanciones legales que puedan ser aplicadas por los tribunales o autoridades administrativas del país donde se produjo la infracción.

Artículo 16. *Disposiciones fiscales.*

Se aplicarán las disposiciones siguientes, a menos que se especifique lo contrario en la legislación de la Comunidad Europea:

1. Los vehículos que estén matriculados en el territorio de una Parte Contratante y se importen temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para efectuar servicios de transporte de conformidad con el presente Acuerdo, estarán exentos, con arreglo al principio de reciprocidad, de pagar impuestos de circulación y por el uso de las carreteras.

2. No obstante, estas exenciones no se aplicarán al pago de peajes de carreteras o de puentes y otros gravámenes análogos, que se exigirán siempre con arreglo al principio de no discriminación.

3. En el caso de los vehículos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo estarán exentos del pago de derechos de aduana:

a) Los vehículos;

b) el combustible contenido en los depósitos normales de los vehículos;

c) las piezas de recambio importadas en el territorio de la otra Parte Contratante y destinadas a la reparación de averías de un vehículo. Las piezas sustituidas deberán ser reexportadas o destruidas.

Artículo 17. *Autoridades competentes.*

1. Cada una de las Partes Contratantes designará a su autoridad competente, que será la responsable de la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo en su territorio y del intercambio de la información y los datos estadísticos pertinentes. Las Partes Contratantes deberán notificarse mutuamente el nombre y dirección de las autoridades competentes designadas para desempeñar las funciones anteriormente mencionadas.

2. Las autoridades competentes mencionadas en el apartado 1 del presente artículo se intercambiarán periódicamente información relativa a los permisos concedidos y a las actividades de transporte realizadas.

Artículo 18. *Comisión Mixta.*

1. Las Partes Contratantes crearán una Comisión Mixta que será responsable de que se apliquen debidamente las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo.

2. Esta Comisión se reunirá a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes y sus reuniones se celebrarán alternativamente en el territorio de cada una de ellas.

3. Cualquier cuestión relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo deberá ser resuelta mediante negociaciones directas con ocasión de las reuniones de la citada Comisión Mixta.

Artículo 19. *Entrada en vigor y duración.*

1. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última Nota diplomática mediante la cual las Partes Contratantes se notifican mutuamente el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales.

2. El presente Acuerdo permanecerá en vigor en tanto no sea denunciado por conducto diplomático por una de las Partes Contratantes. En ese caso, la denuncia del Acuerdo será efectiva seis meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido dicha notificación.

3. Con la entrada en vigor del presente Acuerdo dejarán de ser efectivos todos los Acuerdos bilaterales anteriores en materia de transporte por carretera entre las Partes Contratantes o en los que una de las Partes Contratantes haya sucedido.

§ 62

Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Kazajstán sobre transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera, hecho ad referéndum en Madrid el 30 de octubre de 2000, y Canje de Notas, de fechas 6 y 24 de febrero de 2006, modificativo del artículo 11

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación
«BOE» núm. 82, de 4 de abril de 2008
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2008-6033

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República de Kazajstán (denominados en lo sucesivo las «Partes Contratantes»),

Teniendo presente la necesidad de desarrollar aún más el transporte internacional por carretera, deseando facilitar y promover el transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera entre los dos Estados, así como en tránsito a través de sus territorios, deseosos de regular estas cuestiones en un espíritu de asistencia mutua, cooperación y reciprocidad,

Han convenido en lo siguiente:

Ámbito

Artículo 1.

1. Las disposiciones del presente Acuerdo se aplicarán al transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera entre el Reino de España y la República de Kazajstán, en tránsito a través de sus territorios, así como al transporte internacional con origen o destino en un tercer país en vehículos matriculados en el territorio nacional de cada Parte Contratante.

2. El presente Acuerdo no afectará a los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes derivados de otros acuerdos internacionales que hayan firmado las Partes Contratantes.

Definiciones

Artículo 2.

A los efectos del presente Acuerdo:

1. Por «transportista» se entenderá toda persona física o jurídica, establecida en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y que esté autorizada legalmente en su país de establecimiento para realizar el transporte internacional de viajeros y mercancías por

carretera, por cuenta ajena, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales aplicables en vigor en dicho territorio.

2. Por «vehículo de mercancías» se entenderá todo vehículo de motor o todo conjunto de vehículos acoplados en que al menos el vehículo tractor esté matriculado en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes y se utilice exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera.

3. Por «vehículo de motor de viajeros» (autobús) se entenderá todo vehículo de tracción mecánica con más de 9 asientos, incluido el del conductor.

4. Por «servicio regular de viajeros» se entenderá todo servicio que se realice para el transporte de viajeros con arreglo a un horario determinado, por itinerarios determinados, y en el que se embarque y desembarque a los viajeros en lugares de parada preestablecidos.

5. Por «servicio discrecional de viajeros» se entenderán todos los demás servicios realizados para el transporte de viajeros en autobús que no sean servicios regulares.

Transporte de viajeros

Artículo 3.

Los servicios regulares de transporte de viajeros efectuados entre el territorio nacional de la Parte Contratante en que esté matriculado el vehículo de motor y el territorio nacional de la otra Parte Contratante (transporte bilateral), así como en tránsito a través del territorio nacional de cualquiera de las Partes Contratantes estarán sujetos al procedimiento de aprobación.

Artículo 4.

1. Los servicios regulares de viajeros en autobús serán aprobados conjuntamente por las autoridades competentes de las Partes Contratantes.

2. Cada autoridad competente expedirá una autorización para el tramo del viaje que se realice en su territorio.

3. Las autoridades competentes establecerán conjuntamente las condiciones de la autorización, a saber, su validez, la frecuencia de las operaciones de transporte, los horarios y la escala de tarifas aplicable, así como cualquier otra información necesaria para el funcionamiento fluido y eficiente de los servicios regulares de viajeros.

4. Las solicitudes de autorización se dirigirán a la autoridad competente del país de matrícula del vehículo, que tendrá el derecho de aceptarlas o denegarlas. En caso de que no surjan objeciones en relación con la solicitud, esa autoridad competente lo comunicará a la autoridad competente de la otra Parte Contratante.

5. La solicitud se acompañará de todos los documentos que contengan los datos necesarios, tales como horarios propuestos, tarifas e itinerarios, período y época del año en que vaya a prestarse el servicio, así como la fecha en que se pretende que comience el mismo. Las autoridades competentes podrán solicitar toda la información complementaria que consideren necesaria.

Artículo 5.

1. No se exigirá autorización cuando se trate de los siguientes servicios no regulares de transporte de viajeros, incluidos los de tránsito:

1) Los viajes a puerta cerrada, es decir, los servicios en los que se utilice el mismo autobús o autocar para transportar al mismo grupo de viajeros durante todo el viaje y trasladarlos fuera del territorio del país anfitrión, estando situado el punto de partida en el territorio de la Parte Contratante en que el transportista esté establecido;

2) los servicios en que se realice el viaje de ida con carga y el viaje de vuelta sin carga, estando situado el punto de partida en el territorio de la Parte Contratante en que el transportista esté establecido;

3) los servicios en que se realice el viaje de ida sin carga y se embarque a todos los viajeros en el mismo punto, siempre y cuando se cumplan uno (o más) de los requisitos siguientes:

que los viajeros formen un grupo en virtud de un contrato de transporte suscrito antes de su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, en el que se embarcará y transportará al grupo fuera de dicho territorio;

que los viajeros hayan sido previamente transportados al territorio de la otra Parte Contratante por el mismo transportista, de conformidad con el apartado 2 del presente artículo, en el que serán posteriormente embarcados y transportados al territorio de la Parte Contratante en que esté matriculado el vehículo;

que los viajeros hayan sido invitados a viajar al territorio de la otra Parte Contratante, corriendo con los gastos de transporte la persona que curse la invitación; dichos viajeros deberán formar un grupo homogéneo;

que se utilicen autobuses y autocares sin carga exclusivamente para sustituir autobuses o autocares que hayan sufrido daños o averías mientras estuvieran efectuando un servicio internacional previsto en el presente Acuerdo.

2. En los casos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, los conductores deberán llevar a bordo de sus vehículos, durante los servicios de transporte a que se refieren los apartados arriba indicados, una hoja de ruta debidamente cumplimentada, en la que conste la relación de viajeros, debidamente sellada y firmada por el transportista, según lo convenido por la Comisión Mixta, con arreglo a lo previsto en la legislación nacional de las Partes Contratantes.

3. En el caso de las entradas sin carga a que se refiere el punto 3 del apartado 1 del presente artículo, también deberán llevarse a bordo los documentos acreditativos del servicio que corresponda en cada caso (contrato de transporte, hoja de ruta para el viaje de ida con carga, viaje de vuelta previo sin carga o documento de invitación).

Artículo 6.

Todos los servicios discrecionales no previstos en el artículo 5 del presente Acuerdo estarán sujetos al procedimiento de aprobación.

Las solicitudes de autorización se formularán a la autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio esté establecido el transportista. Esta autoridad competente transmitirá esas solicitudes a la autoridad competente de la otra Parte Contratante junto con sus recomendaciones. Las solicitudes se tramitarán en un plazo de 30 días. Las solicitudes deberán contener el nombre del transportista, el período de validez de la autorización solicitada, así como los puntos de partida y de destino.

La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 15 del presente Acuerdo determinará el modelo al que se ajustarán las solicitudes.

Transporte de mercancías

Artículo 7.

1. Todo transporte internacional de mercancías con origen o destino en el territorio de una de las Partes Contratantes efectuado por un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante estará sujeto a autorización previa, excepto en caso de que la Comisión Mixta establecida en virtud del artículo 15 decida otra cosa.

2. Las autorizaciones darán derecho a los transportistas establecidos en el territorio de las Partes Contratantes a realizar transportes con origen o destino en los territorios arriba indicados o en tránsito por los mismos. Las autorizaciones serán expedidas por las autoridades competentes de la Parte Contratante en cuyo territorio esté matriculado el vehículo.

3. Con el fin de facilitar la expedición de autorizaciones, las autoridades competentes de las Partes Contratantes intercambiarán un número acordado de autorizaciones con arreglo al principio de reciprocidad. Las autorizaciones deberán estar debidamente firmadas y selladas.

4. La Comisión Mixta prevista en el artículo 15 determinará los tipos de autorizaciones que se hayan de intercambiar; éstas podrán ser para un único viaje de ida y vuelta.

Artículo 8.

1. No se exigirán las autorizaciones a que se hace referencia en el artículo 7 del presente Acuerdo para los siguientes tipos de transportes:

1) las mercancías y materiales concebidos exclusivamente para fines didácticos, ferias y exposiciones;
2) equipos y accesorios destinados a actuaciones teatrales, musicales, cinematográficas, deportivas y circenses, así como para grabaciones radiofónicas, televisivas y cinematográficas;
3) vehículos que hayan sufrido daños o averías (transporte de vuelta);
4) cadáveres, urnas cinerarias;
5) mercancías en vehículos de motor cuyo peso máximo autorizado, incluido el peso total de los remolques, no exceda de 6 toneladas, o cuya carga útil autorizada, incluida la de los remolques, no exceda de 3,5 toneladas;
6) medicinas, suministros y equipos médicos, así como otras mercancías necesarias en caso de emergencias y de catástrofes naturales;
7) animales destinados a representaciones deportivas y circenses;
8) efectos personales en caso de migración (muebles y utensilios);
9) el transporte postal como servicio público;
10) ayuda humanitaria.

2. Los puntos 1), 2) y 7) del apartado 1 del presente artículo tendrán validez en caso de reexportación de los objetos especificados en los mismos o de su posterior transporte a terceros países.

Disposiciones generales

Artículo 9.

Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará en el sentido de que se permita a los transportistas de cualquiera de las Partes Contratantes realizar servicios de transporte entre dos puntos del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 10.

1. Por lo que respecta al peso y a las medidas de los vehículos, cada una de las Partes Contratantes se compromete a no imponer a los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las impuestas a los vehículos matriculados en su propio territorio.
2. Los pesos y las medidas de los vehículos deberán ajustarse al documento oficial de matriculación del vehículo.
3. Se exigirá una autorización especial si el peso y/o las medidas de un vehículo matriculado en cualquiera de las Partes Contratantes excede del peso máximo autorizado y/o de las medidas vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante.
4. Los conductores de los vehículos de carretera deberán poseer permisos de conducción nacionales o internacionales, correspondientes a la categoría de sus vehículos, así como permisos de circulación del vehículo de conformidad con lo exigido por la Convención sobre circulación vial de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, hecha en Viena 8 de noviembre de 1968.

Artículo 11.

Cuando entren en el territorio nacional de cualquiera de las Partes Contratantes en vehículos de carretera, los siguientes artículos estarán exentos de derechos de aduanas, e impuestos y gravámenes a la importación:

el carburante contenido en los depósitos de carburante del vehículo de carretera en el momento de su entrada en el territorio de la otra Parte Contratante en la medida en que esos depósitos de combustible sean los diseñados por el fabricante para el tipo de vehículo de carretera de que se trate, así como el carburante contenido en los depósitos de los

remolques y semirremolques que sea necesario para el funcionamiento de los sistemas de refrigeración;

los lubricantes en las cantidades exigidas para su utilización durante el viaje;

las piezas de recambio y las herramientas que se importen temporalmente en cuanto sean necesarias para la reparación del vehículo, caso de producirse avería del mismo en el curso de una operación internacional del transporte por carretera. Las piezas de recambio no utilizadas, así como las que se hayan sustituido, deberán ser reexportadas, destruidas o tratadas según los dispuesto al respecto en el territorio nacional de la Parte Contratante de que se trate.

Artículo 12.

Los transportes regulados por el presente Acuerdo estarán sujetos en el país anfitrión, según el principio de no discriminación, a los peajes y tasas de usuarios percibidas por la utilización de la red de carreteras y los puentes.

Artículo 13.

Los transportistas y las tripulaciones de sus vehículos, cuando estén de servicio en el territorio de la otra Parte Contratante, estarán obligados a respetar las leyes y reglamentos vigentes en dicho territorio, así como las disposiciones de los acuerdos internacionales que hayan firmado las Partes Contratantes.

Artículo 14.

En el caso de que un transportista de una de las Partes Contratantes infrinja alguna de las disposiciones del presente Acuerdo en el territorio de la otra Parte Contratante, las autoridades competentes de la Parte Contratante en cuyo territorio se haya cometido la infracción, sin perjuicio de cualquier sanción legal aplicable, notificarán la infracción a la otra Parte Contratante. Esta Parte Contratante tomará las medidas previstas por su legislación nacional. Las autoridades competentes de las Partes Contratantes intercambiarán información sobre las sanciones impuestas.

Artículo 15.

1. Para la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo, las Partes Contratantes constituirán una Comisión Mixta formada por representantes de sus autoridades competentes.

Las autoridades competentes de las Partes Contratantes para la aplicación del presente Acuerdo son:

en el Reino de España:

el Ministerio de Fomento, Dirección General de Transpones por Carretera;

en la República de Kazajstán:

el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República de Kazajstán.

Las Partes Contratantes se comunicarán por escrito cualquier cambio en relación con las autoridades competentes.

2. La Comisión Mixta se reunirá a petición de cualquiera de las Partes Contratantes.

3. Si así se le solicita, la Comisión Mixta, en cooperación con otras autoridades competentes, elaborará propuestas para la modificación del presente Acuerdo o para ajustar sus disposiciones a las modificaciones introducidas en la legislación de las Partes Contratantes. Éstas resolverán todas las controversias que puedan surgir en relación con la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo mediante la consulta y la negociación.

Artículo 16.

Cualquier modificación del presente Acuerdo aprobada por ambas Partes Contratantes entrará en vigor en la fecha en que las Partes Contratantes se hayan informado

recíprocamente por escrito, por conducto diplomático, el cumplimiento de sus respectivos requisitos internos.

Artículo 17.

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta días después de que las Partes Contratantes se hayan notificado por escrito, por conducto diplomático, el cumplimiento de sus respectivos requisitos internos para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

Artículo 18.

El presente Acuerdo se concierta por un período indefinido y permanecerá en vigo a menos que una de las Partes Contratantes notifique por escrito a la otra Parte Contratante su intención de denunciarlo. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de notificación.

§ 63

Acuerdo entre el Reino de España y la República Islámica del Irán sobre transporte internacional por carretera, hecho en Teherán el 7 de febrero de 1999

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación
«BOE» núm. 147, de 18 de junio de 2004
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2004-11368

El Reino de España y la República Islámica del Irán (en lo sucesivo denominados «las Partes Contratantes»);

Deseando desarrollar y mejor aún más el transporte por carretera de pasajeros y mercancías entre los dos países y en tránsito a través de sus territorios;

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos del presente Acuerdo:

a) por «transportista» se entenderá cualquier persona física o jurídica que, teniendo su residencia en el Reino de España o en la República Islámica del Irán, esté autorizada de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales aplicables para realizar transporte internacional de pasajeros o mercancías por carretera; b) por «vehículo de transporte de pasajeros» se entenderá cualquier vehículo vial de propulsión mecánica que:

− esté construido o adaptado para su uso en el transporte de pasajeros por carretera y se utilice para ello;

− tenga más de nueve asientos incluido el del conductor;

− esté matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes;

− se importe temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para el transporte internacional de pasajeros procedente o con destino a dicho territorio, o en tránsito por el mismo.

c) por «vehículo de transporte de mercancías» se entenderá un vehículo de motor matriculado en el territorio de una Parte Contratante, o un vehículo articulado del cual al menos el vehículo de tracción se encuentre matriculado en el territorio de una Parte Contratante, que:

− esté construido o adaptado exclusivamente para su uso en el transporte de mercancías por carretera y se utilice para ello;

− se importe temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para el transporte internacional de mercancías por carretera entre los dos países o en tránsito a través de sus territorios.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Los transportistas de las Partes Contratantes que utilicen vehículos matriculados en el territorio de la Parte Contratante en la que aquéllos tengan su sede estarán autorizados para realizar operaciones de transporte internacional por carretera entre los territorios de las dos Partes Contratantes y en tránsito por ellos, con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2. De modo análogo, y con sujeción a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo, podrán autorizarse operaciones de transporte con destino o procedentes de terceros países, así como entradas de vacío.

3. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo podrá interpretarse como una autorización para que los transportistas de una Parte Contratante realicen servicios de transporte entre dos puntos situados dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

I. Transporte de pasajeros

Artículo 3. *Servicios regulares.*

1. Los servicios regulares entre los dos países o en tránsito a través de sus territorios serán aprobados conjuntamente por las autoridades competentes de las Partes Contratantes sobre la base del principio de reciprocidad.

2. Por «servicios regulares» se entenderán aquéllos en que se transporten pasajeros a intervalos determinados por itinerarios especificados y en los que los pasajeros sean embarcados y desembarcados en puntos establecidos de antemano.

3. Cada autoridad competente expedirá una autorización para el tramo de itinerario explotado en su territorio.

4. Las autoridades competentes fijarán conjuntamente las condiciones para expedir dicha autorización, a saber: su duración, la frecuencia de las operaciones de transporte, los horarios y escala de tarifas que se aplicará, así como cualesquiera otros datos necesarios para el buen y eficaz funcionamiento de los servicios regulares.

5. La solicitud para obtener la autorización se dirigirá a la autoridad competente del país de matrícula del vehículo, que tendrá derecho a aceptarla o denegarla. En caso de que no se planteen objeciones a la solicitud, dicha autoridad lo comunicará a la autoridad competente de la otra Parte Contratante.

6. La solicitud deberá ir acompañada de documentos que contengan todos los datos necesarios (horarios, tarifas e itinerarios propuestos, período en que funcionará el servicio durante el año y fecha prevista para la iniciación del mismo). Las autoridades competentes podrán solicitar los datos que estimen convenientes.

Artículo 4. *Servicios discrecionales.*

1. A efectos del presente Acuerdo, por «servicios discrecionales», se entenderán aquellos que no estén comprendidos en la definición de servicios regulares contenida en el artículo 3.

Son servicios discrecionales:

a) los viajes a puerta cerrada, es decir, los servicios en los que se utilice el mismo vehículo para transportar al mismo grupo de pasajeros durante todo el viaje y para llevarlos de vuelta al mismo lugar de partida;

b) los servicios en los que el vehículo transporte pasajeros durante el viaje de ida y regrese de vacío;

c) todos los demás servicios.

2. No podrán embarcarse ni desembarcarse pasajeros durante los viajes realizados en el marco de los servicios discrecionales salvo cuando lo autorice la autoridad competente de la Parte Contratante interesada. Estos viajes podrán realizarse con arreglo a cierta secuencia sin que pierdan por ello su carácter de servicio discrecional.

Artículo 5. *Otros servicios.*

1. Los servicios discrecionales no liberalizados a que hace referencia el artículo 6.3 estarán sujetos a la obtención de permisos, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales de la Parte Contratante en cuyo territorio se realice dicho servicio de transporte.

2. Las solicitudes para la obtención de los permisos mencionados en el apartado 1 del presente artículo se presentarán al menos un mes antes del viaje a la autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio se vaya a realizar dicho servicio. Las solicitudes deberán contener la siguiente información:

− nombre y dirección del organizador del viaje;
− nombre o razón social y dirección del transportista;
− número de matrícula del vehículo de pasajeros;
− número de pasajeros;
− fechas de cruce de la frontera y nombres de los puntos fronterizos para cada entrada y salida, con indicación de la distancia recorrida tanto con pasajeros como en vacío;
− itinerario y lugares donde se embarquen y desembarquen pasajeros;
− nombre y lugar de pernoctación incluida la dirección de dicho lugar de alojamiento, si se conoce.

3. La entrada de un vehículo vacío para sustituir a otro averiado de la misma nacionalidad se autorizará mediante documento especial que será expedido por la autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio se haya averiado el vehículo.

Artículo 6. *Servicios discrecionales, permisos.*

1. Los servicios discrecionales a que hacen referencia los apartados 1 a) y b) del artículo 4 del presente Acuerdo que se realicen empleando vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán permiso de transporte alguno en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. Los servicios discrecionales a que hace referencia el apartado 1 c) del artículo 4 del presente Acuerdo que se realicen empleando vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán permiso de transporte alguno en el territorio de la otra Parte Contratante siempre y cuando:

− el viaje de ida se realice de vacío, todos los pasajeros sean embarcados en el mismo punto, y dichos pasajeros:

a) tengan carácter de grupo en virtud de un contrato de transporte firmado antes de su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, donde serán embarcados y transportados al territorio de la Parte Contratante en que esté matriculado el vehículo; o

b) hayan sido transportados con anterioridad por el mismo transportista, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1 b) del artículo 4 del presente Acuerdo, al territorio de la otra Parte Contratante, donde luego serán embarcados y transportados al territorio en que esté matriculado el vehículo; o

c) hayan sido invitados a trasladarse al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que los gastos de transporte sean sufragados por el anfitrión. Los pasajeros deberán formar un grupo homogéneo, es decir, no un grupo constituido únicamente para realizar ese viaje. Este grupo deberá ser luego transportado al territorio de la Parte Contratante donde esté matriculado el vehículo.

3. Se exigirán permisos para el transporte al territorio de la Parte Contratante interesada, en el caso de los servicios discrecionales a que hace referencia el apartado 1 c) del artículo 4, si dichos servicios no se realizan con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo.

Artículo 7. *Servicios discrecionales, hojas de ruta.*

1. Los transportistas que exploten servicios de pasajeros, salvo los expresados en el artículo 3, deberán llevar a bordo de sus vehículos una hoja de ruta debidamente cumplimentada que contenga la lista de pasajeros firmada por el transportista y sellada por las autoridades aduaneras competentes.

2. La hoja de ruta deberá llevarse a bordo del vehículo durante todo el viaje para el que se haya expedido.

3. En el caso de los servicios que incluyan viajes de ida en vacío, según se especifica en el artículo 6 del presente Acuerdo, junto con la hoja de ruta deberán llevarse los documentos siguientes:

– en los casos mencionados en la letra a) del artículo 6.2: la copia del contrato de transporte u otro documento análogo que contenga toda la información básica relativa a dicho contrato (en particular, los datos siguientes: lugar, país y fecha de la firma; lugar, país y fecha de embarque de los pasajeros; lugar y país de destino del viaje);

– en los casos mencionados en la letra b) del artículo 6.2: la hoja de ruta que se haya llevado en el vehículo durante todo el viaje de ida cargado y durante el correspondiente viaje de vuelta de vacío, realizado por el transportista para llevar a los pasajeros al territorio de la otra Parte Contratante;

en los casos mencionados en la letra c) del artículo 6.2: la carta de invitación del anfitrión y fotocopia de la misma.

II. Transporte de mercancías

Artículo 8.

Todo transporte internacional de mercancías procedente o con destino al territorio de una Parte Contratante, realizado por un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante, estará sujeto al régimen de permiso previo, salvo en los casos siguientes:

a) transporte de correspondencia;

b) transporte de vehículos averiados o que necesiten reparación;

c) transporte de abejas y alevines de peces;

d) transportes funerarios;

e) transporte de mercancías en vehículos de motor cuyo peso total máximo permitido no exceda de 6 toneladas, o cuya carga útil permitida, incluida la de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas;

f) transporte de suministros médicos destinados a la ayuda de emergencia, en particular en el caso de desastres naturales;

g) transporte de objetos de valor (por ejemplo, metales preciosos) realizado en vehículos especiales escoltados por la policía u otras fuerzas de seguridad;

h) transporte de objetos y obras de arte para exposiciones y ferias;

i) transporte de objetos y materiales con fines publicitarios e informativos;

j) transporte de accesorios y animales destinados o procedentes de actuaciones musicales, funciones teatrales, películas, eventos deportivos o circenses o ferias, así como artículos destinados a la emisión, grabación o rodaje de películas o programas de televisión.

La Comisión Mixta establecida en el artículo 15 podrá modificar el tenor de las anteriores letras a) a j).

La tripulación del vehículo deberá llevar documentos adecuados que prueben sin lugar a dudas que el transporte realizado corresponde a los mencionados en el presente artículo.

Artículo 9. *Permisos.*

1. Los permisos (bilaterales y de tránsito) serán expedidos por la autoridad competente del país de matrícula del vehículo.

Para poder expedir los permisos, las autoridades competentes de las Partes Contratantes intercambiarán, de acuerdo con el principio de reciprocidad, el número convenido de permisos en blanco para su utilización en el tráfico bilateral o de tránsito.

2. Podrán expedirse dos tipos de permisos:

a) permisos de ida y vuelta válidos para un solo viaje (en ambos sentidos). Estos permisos son válidos por un período de hasta tres meses contados a partir de la fecha de su expedición al transportista;

b) permisos anuales, válidos para un número ilimitado de viajes en ambos sentidos y por un período de un año. La Comisión Mixta establecida en virtud del artículo 15 decidirá la clave para la conversión de los permisos anuales.

3. Antes del comienzo del viaje, el transportista deberá rellenar debidamente el permiso, en el que se indicará el tipo de viaje que vaya a efectuarse.

4. El transporte realizado en vehículos matriculados en una Parte Contratante entre el territorio de la otra Parte Contratante y un tercer país requerirá un permiso especial.

5. La entrada de vacío en el territorio de una Parte Contratante de un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante requerirá un permiso especial, salvo en los casos de transportes exentos de autorización a que se refiere el artículo 8 del presente Acuerdo.

6. La Comisión Mixta establecida en virtud del artículo 15 fijará los números, condiciones y porcentaje de permisos del contingente anual que podrán utilizarse para el transporte bilateral y de tránsito, las entradas de vacío, así como para el transporte con terceros países, de acuerdo con las necesidades de ambas Partes Contratantes.

7. El permiso deberá llevarse a bordo del vehículo en todo momento y deberá presentarse a solicitud de cualquier inspector autorizado.

Artículo 10. *Cumplimiento de las leyes nacionales.*

Los transportistas y su personal que realicen actividades de transporte de conformidad con el presente Acuerdo deberán cumplir las leyes y reglamentos relativos al transporte y tráfico por carretera vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante, y asumirán plena responsabilidad en caso de infracción de dichas leyes nacionales.

Las actividades de transporte deberán efectuarse de conformidad con los requisitos señalados en los permisos.

Artículo 11. *Peso y dimensiones de los vehículos.*

1. Por lo que respecta al peso y dimensiones de los vehículos, cada Parte Contratante se compromete a no imponer a los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las impuestas a los vehículos matriculados en su propio territorio.

2. En los casos en que el peso y las dimensiones de un vehículo vacío o cargado excedan de los límites máximos permitidos en el territorio de la otra Parte Contratante, sólo podrá utilizarse dicho vehículo para transportar mercancías después de haber obtenido un permiso especial de la autoridad competente de esa Parte Contratante. El transportista deberá cumplir íntegramente los requisitos especificados en dichos permisos.

3. El transporte de mercancías peligrosas requerirá un permiso especial expedido por la autoridad competente del territorio donde se efectúe el transporte.

Artículo 12. *Infracciones.*

1. En el caso de que un transportista o el personal a bordo de un vehículo matriculado en una Parte Contratante no haya observado la legislación vigente en el territorio de la otra Parte Contratante, o las disposiciones del presente Acuerdo o las condiciones indicadas en el permiso, la autoridad competente del país donde el vehículo esté matriculado podrá, a solicitud de la autoridad competente de la otra Parte Contratante, adoptar las siguientes medidas:

a) amonestar al transportista que haya cometido la infracción;

b) anular o retirar temporalmente los permisos que autoricen al transportista para efectuar transportes en el territorio de la Parte Contratante en que se haya cometido la infracción.

2. La autoridad competente que haya adoptado dicha medida la notificará a la autoridad competente de la otra Parte Contratante que la haya propuesto inicialmente.

3. Lo dispuesto en el presente artículo no excluirá las sanciones legales que puedan imponer los tribunales o autoridades administrativas del país donde se haya producido la infracción.

Artículo 13. *Impuestos y tasas.*

Se aplicarán las disposiciones siguientes:

1. Los vehículos que estén matriculados en el territorio de una Parte Contratante y se importen temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para efectuar servicios de transporte de conformidad con el presente Acuerdo estarán exentos, con arreglo al principio de reciprocidad, del pago de las tasas por el uso de las carreteras y del impuesto de circulación.

2. No obstante, estas exenciones no se aplicarán al pago de los peajes de carreteras o puentes y otros gravámenes análogos, que se exigirán siempre sobre la base del principio de no discriminación.

3. Con respecto a los vehículos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, estarán exentos del pago de derechos de aduana:

a) los vehículos;

b) el combustible contenido en los depósitos normales de los vehículos;

c) las piezas de recambio importadas en el territorio de la otra Parte Contratante y destinadas a la reparación de averías de un vehículo. Las piezas sustituidas serán reexportadas o eliminadas de otro modo.

Artículo 14. *Autoridades competentes.*

Las autoridades competentes para la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo dentro de sus territorios y para el intercambio de la información y datos estadísticos pertinentes son, en el caso de España: el Ministerio de Fomento (Dirección General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera) y en el caso de la República Islámica del Irán: el Ministerio de Carreteras y Transporte −Organización de Transporte y Terminales.

Artículo 15. *Comisión Mixta.*

1. Las Partes Contratantes constituirán una Comisión Mixta, que será responsable de la debida aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo.

2. Cualquier cuestión relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se resolverá mediante negociaciones directas con ocasión de las reuniones de la citada Comisión Mixta.

3. Esta Comisión se reunirá a petición de cualquiera de las Partes Contratantes alternativamente en el territorio de cada una de ellas.

4. Las decisiones de la Comisión Mixta, dentro de su ámbito de competencia, serán vinculantes para las Partes Contratantes.

Artículo 16. *Entrada en vigor y duración.*

1. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última Nota diplomática por la que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente que se han cumplido sus respectivos requisitos constitucionales.

2. El presente Acuerdo permanecerá en vigor a menos que sea denunciado por conducto diplomático por una de las Partes Contratantes. En tal caso, dicha denuncia surtirá efecto seis meses después de su notificación a la otra Parte Contratante.

§ 64

Acuerdo entre el Reino de España y la República Argelina Democrática y Popular relativo a los transportes internacionales por carretera y al tránsito de viajeros y mercancías, hecho "ad referendum" en Madrid el 7 de octubre de 2002

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación
«BOE» núm. 159, de 2 de julio de 2004
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2004-12393

El Reino de España y la República Argelina Democrática y Popular, en lo sucesivo denominados las «dos Partes Contratantes»,

Deseosos de mejorar y desarrollar los transportes de viajeros y mercancías por carretera entre ambos países y en tránsito por sus territorios, han convenido en lo siguiente:

Disposiciones de carácter general

Artículo 1.

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

a) Transportista: Toda persona física o jurídica que, tanto en el Reino de España como en la República Argelina Democrática y Popular, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales aplicables, esté autorizada para realizar transportes internacionales de viajeros o mercancías por carretera.

b) Vehículo de transporte de viajeros: Todo vehículo de carretera, propulsado mecánicamente, que:

esté construido o adaptado para el transporte de viajeros y se utilice para esos fines,

disponga de más de nueve asientos, incluido el del conductor,

esté matriculado en el territorio de una de las dos Partes Contratantes,

c) Vehículo de transporte de mercancías: Todo vehículo o conjunto de vehículos terrestres, propulsado mecánicamente, que:

esté exclusivamente construido o adaptado para el transporte de mercancías por carretera y se utilice para esos fines y cuya carga útil sea igual o superior a 3,5 toneladas;

esté matriculado en el territorio de una de las dos Partes Contratantes. Si se tratase de un conjunto de vehículos, al menos la cabeza tractora deberá estar matriculada en el mencionado territorio.

Ámbito de aplicación

Artículo 2.

1. Los transportistas de cada una de las dos Partes Contratantes tendrán derecho a efectuar el transporte de viajeros y mercancías con destino o en tránsito hacia uno de los dos territorios con vehículos matriculados en una de las dos Partes Contratantes en que el transportista tenga su domicilio social, según las modalidades determinadas por el presente Acuerdo.

2. En el marco del presente Acuerdo, se autorizarán operaciones de transporte cuyo origen sean terceros países y las entradas de vehículos en vacío.

La Comisión Mixta prevista en el artículo 17 del presente Acuerdo podrá autorizar las operaciones con destino a terceros países (transporte triangular).

3. Los transportistas de una Parte Contratante no podrán efectuar transportes entre dos puntos situados en el territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

Artículo 3.

Las dos Partes Contratantes cumplirán sus obligaciones y respetarán los derechos que se deriven de los acuerdos internacionales a los que se hayan adherido.

Transporte de viajeros por carretera

Artículo 4.

1. Los servicios regulares entre las dos Partes Contratantes o en tránsito por sus territorios se autorizarán conjuntamente por las autoridades de las dos Partes Contratantes sobre la base del principio de reciprocidad.

2. Los servicios regulares serán aquellos que obedezcan a horarios, frecuencias e itinerarios fijos previamente establecidos, recogiendo y depositando viajeros en puntos determinados con antelación.

3. Cada autoridad competente expedirá la autorización para el tramo del itinerario realizado en su territorio.

4. Las autoridades competentes determinarán conjuntamente las condiciones de expedición de la autorización, sus plazos de validez, la frecuencia de los servicios, los horarios y tarifas aplicables así como cualquier otro dato necesario para el funcionamiento eficaz del transporte.

5. La solicitud de autorización se presentará a la autoridad competente del país en que esté matriculado el vehículo; ésta podrá aceptarla o denegarla. En caso en que la autoridad competente que reciba la solicitud sea favorable al establecimiento del servicio, la transmitirá a la autoridad competente de la otra Parte Contratante para su estudio y, en su caso, para la expedición de la autorización pertinente.

6. Deberán figurar en la solicitud todos los datos requeridos (horarios, tarifas, itinerarios, fecha del inicio del servicio, períodos de explotación, etc.). Las autoridades competentes podrán requerir, además, la información complementaria que considere pertinente.

Artículo 5.

1. Los servicios de lanzadera serán una serie de viajes de ida y vuelta durante los cuales grupos de viajeros, formados previamente, serán transportados desde un mismo punto de partida a un mismo punto de destino.

Cada grupo de viajeros que haya realizado el viaje de ida será conducido posteriormente al punto de partida.

2. No se podrá recoger ni depositar ningún viajero por el camino.

3. El primer viaje de vuelta y el último viaje de ida se realizarán en vacío.

4. Esos servicios estarán sujetos a una autorización previa. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 determinará el procedimiento y las condiciones requeridos para la obtención de esa autorización.

Artículo 6.

1. Se entenderá por servicios ocasionales aquellos servicios que no correspondan ni a la definición de los servicios regulares que figura en el artículo 4 ni a los servicios de lanzadera que figura en el artículo 5.

Los servicios ocasionales incluirán:

a) Los circuitos a puerta cerrada, a saber, los servicios realizados con un vehículo que transporte el mismo grupo de viajeros durante todo el trayecto y los deposite de nuevo en el punto de partida.

b) Los servicios que incluyan el viaje de ida cargado y el viaje de vuelta en vacío.

c) Todos los demás servicios.

2. Salvo autorización excepcional de las autoridades competentes de la Parte Contratante correspondiente, no se podrá recoger ni depositar ningún viajero por el camino durante el servicio ocasional.

3. Estos viajes podrán realizarse con cierta frecuencia.

4. Los servicios ocasionales a que se refieren las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 6 que utilicen vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán autorización para realizar un transporte en el territorio de la otra Parte Contratante.

5. Los servicios ocasionales que no cumplan las condiciones citadas en las letras a y b del apartado 1 del artículo 6 requerirán autorización. Dicha autorización estará sometida a las leyes y reglamentos nacionales de la Parte Contratante en cuyo territorio se realicen los servicios.

6. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 definirá las condiciones requeridas para obtener la autorización y podrá acordar la exención de la autorización para otros servicios de transportes de viajeros.

Documentos de transporte

Artículo 7.

1. Los transportistas que realicen los servicios a que se refieren los artículos 5 y 6 deberán llevar a bordo de los vehículos una hoja de ruta debidamente cumplimentada que incluya la lista de viajeros. Dicha hoja de ruta deberá estar firmada por el transportista y llevar el sello de las autoridades aduaneras competentes.

2. La mencionada hoja de ruta deberá encontrarse a bordo del vehículo durante el viaje para el que se haya cumplimentado.

El transportista deberá cumplimentar la hoja de ruta honradamente y presentarla cada vez que los agentes de control competentes se lo requieran.

Transporte de mercancías por carretera

Artículo 8.

Todos los transportes internacionales de mercancías cuyo origen o destino sea el territorio de una de las Partes Contratantes, realizados con vehículos matriculados en la otra Parte Contratante, estarán sujetos a autorización, salvo en los casos siguientes:

1. Los transportes postales en el marco de un servicio público.

2. Los transportes de vehículos accidentados o averiados a que se refieren las disposiciones del presente Acuerdo.

3. Los transportes de mercancías en vehículos de motor cuya carga útil, incluidos los remolques, no superen las 3,5 toneladas o cuyo peso total cargado no supere las 6 toneladas.

4. Los transportes funerarios por medio de vehículos acondicionados a esos efectos.

5. Los transportes de medicinas, equipos médicos y otros artículos necesarios en el caso de ayuda de emergencia, en particular con ocasión de catástrofes naturales.

6. Los transportes de objetos y obras de arte destinados a exposiciones, ferias o con fines no comerciales.

7. Los transportes de accesorios y animales destinados o procedentes de espectáculos musicales, obras de teatro, películas, acontecimientos deportivos, espectáculos de circo o ferias, así como los artículos destinados a la realización o rodaje de películas o programas de televisión.

8. Los transportes de alevines.

9. El desplazamiento en vacío de un vehículo utilizado para el transporte de mercancías destinado a sustituir un vehículo que haya quedado inutilizado en el territorio de la otra Parte Contratante, así como la vuelta en vacío del vehículo reparado. La continuación del transporte con el vehículo que lo sustituya se realizará al amparo de la misma autorización expedida para el vehículo inmovilizado.

La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 podrá decidir eximir de autorización a otros transportes de mercancías.

Artículo 9.

1. Con el fin de facilitar la expedición de autorizaciones, las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes intercambiarán un número acordado de autorizaciones sin cumplimentar, destinadas a utilizarse indistintamente para el transporte bilateral o en tránsito, de conformidad con el principio de reciprocidad.

Las autorizaciones para el transporte bilateral y el transporte cuyo origen sea un tercer país y en tránsito serán entregadas al transportista por las autoridades competentes del país en que esté matriculado el vehículo.

2. Se podrán expedir dos tipos de autorizaciones:

Autorizaciones válidas para un solo viaje de ida y vuelta. Estas autorizaciones serán válidas por un período máximo de tres meses a partir de la fecha de expedición.

Autorizaciones temporales válidas para un número indeterminado de viajes de ida y vuelta. Dichas autorizaciones se expedirán por un año.

La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 determinará los modelos de esas autorizaciones.

3. Antes de emprender el viaje, el transportista deberá cumplimentar correctamente la autorización que defina el tipo de viaje que se vaya a realizar.

4. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 determinará el número de autorizaciones expedidas por las dos Partes Contratantes, según el principio de reciprocidad.

Artículo 10.

El transporte de mercancías peligrosas se realizará respetando las condiciones establecidas por la legislación nacional de la Parte Contratante en cuyo territorio se realice el transporte.

Disposiciones comunes

Artículo 11.

Las autorizaciones deberán encontrarse siempre a bordo del vehículo y deberán presentarse a los agentes de control habilitados.

Artículo 12.

Los transportistas y el personal de a bordo que realicen los transportes contemplados en el presente Acuerdo deberán respetar las leyes y reglamentos sobre transportes por carretera y la circulación vial en vigor en el territorio de la otra Parte Contratante y serán responsables de toda infracción.

Los transportes deberán realizarse de conformidad con las condiciones establecidas en las autorizaciones.

Artículo 13.

1. Cada Parte Contratante se compromete, por lo que se refiere a los pesos y dimensiones de los vehículos, a no imponer a los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las impuestas a los vehículos matriculados en su propio territorio.

2. Cuando el peso y las dimensiones de un vehículo, cargado o en vacío, sobrepasen los límites máximos permitidos en el territorio de la otra Parte Contratante, el mencionado vehículo sólo podrá utilizarse para el transporte de mercancías previa obtención de una autorización especial de la autoridad competente de esa Parte Contratante. El transportista deberá cumplir las condiciones especificadas en la mencionada autorización.

Incumplimientos del acuerdo

Artículo 14.

1. Las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes velarán por que los transportistas respeten las disposiciones del presente Acuerdo. A tal fin, intercambiarán información sobre las infracciones cometidas y las sanciones propuestas.

2. Además de las sanciones aplicables de conformidad con las leyes y reglamentos en vigor en el territorio de cada Parte Contratante, se podrán proponer las siguientes medidas:

a) amonestación,

b) suspensión temporal o permanente, total o parcial, del derecho a realizar los servicios de transporte a que se refiere el artículo 2 en el territorio de la Parte Contratante que haya propuesto la mencionada medida.

3. Las autoridades competentes de una Parte Contratante que hayan aplicado las medidas previstas en el apartado 2 del presente artículo informarán a las autoridades competentes de la otra Parte Contratante que las haya propuesto.

Fiscalidad

Artículo 15.

1. Los transportistas de las dos Partes Contratantes deberán respetar las reglas monetarias y fiscales vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante en que se efectúe el transporte.

La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 del presente Acuerdo podrá proponer a las autoridades competentes en materia fiscal de las dos Partes Contratantes, según el principio de reciprocidad, que se permita gozar de las ventajas fiscales previstas por las legislaciones de las dos partes a los transportes efectuados en el marco de las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Los beneficios fiscales no se referirán a los peajes de las autopistas, los puentes ni otros derechos similares que puedan exigirse sobre la base del principio de no discriminación.

3. En cuanto a los transportes realizados de conformidad con el presente Acuerdo, la importación temporal de vehículos procedentes de una de las dos Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante estará exenta del pago de los derechos de aduana.

4. La entrada de los siguientes artículos en el territorio nacional de cualquiera de las Partes Contratantes estará exenta de derechos de aduanas y demás impuestos y gravámenes a la importación:

a) el combustible contenido en los depósitos establecidos por la empresa fabricante para el correspondiente modelo del vehículo automóvil e integrados tecnológica y estructuralmente en el sistema de alimentación del motor, incluyendo la importación del combustible que se halle en los depósitos instalados por la empresa fabricante en remolques y semirremolques destinados al funcionamiento de los sistemas de calefacción o refrigeración;

b) los lubricantes en las cantidades que sean necesarias para cubrir todo el período de transporte,

c) las piezas de recambio y las herramientas importadas temporalmente cuando sean necesarias para la reparación del vehículo, caso de producirse avería del mismo en el curso de una operación internacional de transporte por carretera. Las herramientas, las piezas de recambio no utilizadas, así como las que se hayan sustituido deberán ser reexportadas, destruidas o entregadas según el procedimiento establecido en el territorio de la parte contratante de que se trate.

5. Serán admitidas igualmente con franquicia de derechos de aduanas y demás impuestos y gravámenes de importación, con observancia, en todo caso, de las condiciones y cantidades previstas al respecto por la legislación aduanera de cada Parte para la entrada con franquicia de los efectos conducidos en régimen de viajeros, los bienes, provisiones alimentarias y labores de tabaco, que se importen por el conductor y los demás miembros de la tripulación del vehículo, siempre que se trate de importaciones desprovistas de todo carácter comercial.

Autoridades competentes

Artículo 16.

1. Las modalidades de aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo se determinarán de común acuerdo por las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes, que son:

Por el Reino de España:

El Ministerio de Fomento (encargado de los transportes).
La Dirección General de Transportes por Carretera.

Por la República Argelina Democrática y Popular:

El Ministerio de Transportes.
La Dirección de Transportes Terrestres.

2. Las autoridades indicadas en el apartado 1 del presente artículo intercambiarán periódicamente los datos correspondientes a las autorizaciones concedidas y a los transportes efectuados.

Comisión Mixta

Artículo 17.

Se crea una Comisión Mixta, compuesta por representantes de las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes. Sus tareas serán en particular:

a) emitir dictámenes sobre los servicios regulares de transporte de viajeros, armonizando eventualmente las modalidades de ejecución de esos servicios considerados útiles para las dos partes;
b) fijar el número de autorizaciones para los servicios de transporte de viajeros previstos en los artículos 5 y 6;
c) determinar, de común acuerdo, la cantidad de autorizaciones de transporte de mercancías previstas en el artículo 8, y los casos de eventual exención de autorización distintos de los mencionados en el artículo 8;
d) elaborar los modelos de las autorizaciones previstas en el artículo 9 y definir sus modalidades de expedición;
e) resolver los problemas y preguntas que pudieran surgir como consecuencia de la aplicación del presente Acuerdo;
f) adoptar las medidas apropiadas para facilitar y favorecer el desarrollo del transporte por carretera entre los dos países, y
g) examinar si procede conceder facilidades de carácter fiscal, basadas en el principio de reciprocidad, compatibles con la reglamentación vigente en los dos países.

Las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes designarán a los representantes que se reunirán formando la Comisión Mixta, alternativamente en uno de los dos países, a solicitud de una de las dos Partes Contratantes.

Las decisiones de la Comisión Mixta serán sometidas a la aprobación de las autoridades competentes de ambos países.

Artículo 18.

La legislación interna de cada Parte Contratante se aplicará a todas las cuestiones que no estén reguladas por el presente Acuerdo, o, en su caso, por los convenios internacionales a los que se hayan adherido las dos Partes Contratantes.

Disposiciones finales

Artículo 19.

1. Las dos Partes Contratantes notificarán por vía diplomática el cumplimiento de sus respectivos procedimientos constitucionales requeridos para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

2. El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta días de la recepción de la última notificación a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

3. El presente Acuerdo permanecerá en vigor salvo denuncia por vía diplomática por una de las dos Partes Contratantes. En ese caso, el Acuerdo dejará de surtir efecto seis meses después de que la otra Parte Contratante haya recibido notificación de la voluntad de denunciarlo.

§ 65

Aplicación provisional del Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Marruecos relativo al transporte internacional por carretera de viajeros y mercancías y su Protocolo de aplicación, hecho en Rabat el 3 de octubre de 2012

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación
«BOE» núm. 89, de 14 de abril de 2015
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2015-3989

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DEL REINO DE MARRUECOS RELATIVO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS

El Reino de España y el Reino de Marruecos, en lo sucesivo denominados «las Partes Contratantes»,

Deseosas de avanzar en el desarrollo de las relaciones amistosas entre ambos países y de facilitar los transportes por carretera en atención a la importancia y la evolución creciente de los flujos de personas y mercancías entre ambos países, o que transitan por ellos,

Decididos a preservar los intereses económicos de los profesionales del transporte por carretera españoles y marroquíes,

Con el fin de permitir la armonización de las disposiciones relativas a los transportes de viajeros por carretera con las disposiciones del Protocolo de armonización de prácticas en la materia, firmado el 18 de febrero de 2008 entre Bélgica, España, Francia y Marruecos,

Han convenido lo siguiente:

I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. *Definiciones.*

Por «país de origen» se entenderá el territorio de la Parte Contratante en que esté matriculado en vehículo.

Por «país anfitrión» se entenderá el territorio de la Parte Contratante en que efectúa operaciones un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante.

Por «país tercero» se entenderán los territorios de otros países, distintos del país de origen y del país anfitrión.

Por «transportista» se entenderá toda persona física o jurídica que tenga su domicilio o su sede bien en el Reino de España, bien en el Reino de Marruecos, y que está autorizada para realizar transportes internacionales por carretera de viajeros o mercancías, con arreglo a sus respectivas legislaciones y reglamentaciones nacionales vigentes en la materia.

El transportista deberá cumplir las reglamentaciones en materia de seguridad vial por lo que se refiere a las normas aplicables a conductores y vehículos.

El transportista de viajeros deberá disponer asimismo de al menos un vehículo utilizable para el transporte internacional de viajeros, bien en plena propiedad, bien en otro concepto, en particular en virtud de un contrato de compra a plazos, de un contrato de alquiler o de un contrato de *leasing.*

El transportista autorizado a explotar un servicio de transporte internacional por carretera de viajeros será responsable de la buena explotación del servicio, incluso en caso en que quienes efectúen el servicio sean transportistas subcontratados.

Por «vehículo de transporte de viajeros» se entenderá todo vehículo de motor matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes que, según su tipo de construcción y su equipamiento, sea apto para transportar a más de 9 personas, incluido el conductor, y destinado a dichos efectos. En cuanto a los servicios regulares, el vehículo debe ser apto para transportar más de 25 personas. El vehículo deberá reunir las características técnicas y las comodidades adaptadas a las particularidades del transporte internacional.

Por «vehículo de transporte de mercancías» se entenderá todo vehículo de motor matriculado en el territorio de una de las dos Partes Contratantes o todo conjunto de vehículos articulados destinados exclusivamente al transporte de mercancías, de los cuales al menos el vehículo de motor está matriculado en el territorio de una de las dos Partes Contratantes.

Por «Remolque y semirremolque» se entenderá todo vehículo destinado exclusivamente al transporte de mercancías y concebido para su enganche a otro vehículo.

Por «Transporte triangular» se entenderá todo transporte de mercancías o de viajeros efectuado a partir del territorio de una Parte Contratante hacia un tercer país, y viceversa, por un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante, independientemente de que el vehículo transite o no, a lo largo del mismo viaje, por el país en que está matriculado.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Los transportistas de cada una de las dos Partes Contratantes estarán autorizados, conforme a las modalidades determinadas en el presente Acuerdo, a realizar transporte de viajeros o mercancías entre ambos países o en tránsito por sus territorios, así como transporte triangular.

2. Los transportistas de una de las dos Partes Contratantes no podrán realizar transportes entre dos puntos situados en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3. *Legislación Nacional.*

Los transportistas de una de las Partes Contratantes, así como su personal, deberán respetar las leyes nacionales y los reglamentos vigentes durante las operaciones efectuadas en el territorio del país anfitrión.

Artículo 4. *Obligaciones Internacionales.*

Ambas Partes Contratantes cumplirán sus obligaciones y respetarán los derechos derivados de todo acuerdo firmado con organizaciones internacionales, supranacionales o que tuvieran su origen en la pertenencia a éstas de una de las Partes Contratantes.

Artículo 5. *Protocolo de aplicación.*

1. Las modalidades de aplicación del presente Acuerdo se regularán por medio de un Protocolo que entrará en vigor al propio tiempo que el mencionado Acuerdo. Dicho Protocolo regulará en especial los elementos que tengan relación con:

i. los procedimientos y las condiciones de concesión y renovación de los permisos de transporte internacional de viajeros por carretera;

ii. los procedimientos y las condiciones de expedición y validez de los permisos de transporte internacional de mercancías por carretera;

iii. el contenido y modalidades de uso de la hoja de ruta para los transportes discrecionales de viajeros;

iv. los títulos y documentos de que debe disponer el transportista para realizar los transportes objeto del presente Acuerdo.

Artículo 6. *Comisión Mixta.*

1. Para la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo y de su Protocolo, las Partes Contratantes crean una Comisión Mixta compuesta por delegados designados por las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes;

2. La Comisión Mixta se reunirá a solicitud de una de las Partes Contratantes alternativamente en el territorio de cada una de ellas.

3. La Comisión Mixta tendrá competencias para modificar, en caso necesario, el Protocolo anteriormente mencionado.

4. La Comisión Mixta deberá resolver cualquier problema relacionado con la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo y de su Protocolo.

II. TRANSPORTE DE VIAJEROS

Artículo 7. *Autorizaciones.*

1. Todas las operaciones de transporte por medio de vehículos de viajeros entre los territorios de las dos Partes Contratantes o en tránsito por sus territorios, salvo las previstas en las letras a) y b) del punto 1 del artículo 9, se efectuarán sobre la base de un sistema de autorización previa.

Artículo 8. *Transportes Regulares.*

1. Los transportes regulares entre ambas Partes Contratantes o en tránsito por sus territorios deberán ser autorizados previamente de modo conjunto por las autoridades competentes.

2. Por el término «transporte regular de viajeros» se entenderán los servicios que garantizan el transporte de viajeros según una frecuencia y en virtud de un itinerario determinado, pudiéndose recoger y depositar a los viajeros en paradas previamente fijadas. Los servicios regulares serán accesibles a todo el mundo, sin perjuicio, en su caso, de la obligación de reserva.

La circunstancia de que un transporte se interrumpa mediante la realización de un trayecto en otra modalidad de transporte, o dé lugar a un cambio de vehículo, en caso de fuerza mayor, no afectará a la aplicación del presente Acuerdo.

Los servicios regulares internacionales se considerarán en su conjunto, desde el punto de partida inicial hasta el punto de llegada terminal.

La autoridad competente de cada Parte Contratante expedirá los permisos para la parte del trayecto que se realice por su territorio, en principio sobre la base de la reciprocidad.

Artículo 9. *Transportes Discrecionales.*

1. Los servicios discrecionales serán servicios que no corresponden a los servicios regulares anteriormente definidos, y que se caracterizan en particular por el hecho de transportar grupos formados por iniciativa de un ordenante o del propio transportista. Los servicios discrecionales comprenderán:

a) Los circuitos a puertas cerradas, es decir, los servicios que se efectúan por medio de un mismo vehículo que transporta el mismo grupo de viajeros durante todo el trayecto y los vuelve a llevar al punto de partida sin cambiar ni apear viajeros durante el trayecto, encontrándose el punto de partida en el territorio de la Parte Contratante en que se encuentra la sede del transportista.

b) Los servicios discrecionales que incluyan un viaje de ida de un grupo de pasajeros y el viaje de vuelta de vacío, encontrándose el punto de partida en el territorio de la Parte Contratante en que se encuentra la sede del transportista.

c) Todos los demás servicios.

2. Salvo excepciones autorizadas por las autoridades competentes de la Parte Contratante correspondiente, no se podrán tomar ni dejar viajeros en el curso del viaje durante los servicios discrecionales.

3. Estos viajes podrán realizarse con relativa frecuencia.

Artículo 10. *Servicios Discrecionales-Autorizaciones.*

1. Los servicios discrecionales mencionados en los apartados a) y b) del punto 1 del artículo 9 que utilicen vehículos de transporte de viajeros matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán autorización para realizar el transporte en el territorio de la otra Parte Contratante, sino sólo una hoja de ruta.

2. Los desplazamientos de vacío de los vehículos que realicen los servicios discrecionales a que se refieren los apartados a) y b) del punto 1 del artículo 9 estarán asimismo exentos de autorización.

3. La hoja de ruta deberá encontrarse a bordo del vehículo a lo largo de todo el viaje para el que se haya elaborado y deberá presentarse siempre a petición de cualquier agente de control autorizado.

4. Los servicios discrecionales a que se refiere el apartado c) del punto 1 del artículo 9 estarán sometidos a autorización expedida por el país anfitrión.

III. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Artículo 11. *Régimen de autorizaciones.*

1. Todos los transportes de mercancías, excepto los mencionados en el artículo 13 siguiente, estarán sometidos al régimen de autorización previa.

2. La autorización previa cubrirá todo tipo de operaciones de transporte entre los dos países (bilateral, en tránsito, entrada en vacío y triangular).

3. Esta autorización da derecho a los vehículos de transporte de mercancías por carretera matriculados en una de las dos Partes Contratantes a tomar fletes para el regreso en el territorio de la otra Parte Contratante.

4. Las autorizaciones previas serán expedidas a los transportistas por las autoridades competentes de la Parte Contratante en que se encuentren matriculados los vehículos con los que realizan los transportes.

5. Excepto las operaciones de los transportes fuera de contingente a que se refiere el artículo 12, la expedición de autorizaciones se hará dentro de los límites de los contingentes anuales fijados de mutuo acuerdo por las autoridades de las Partes Contratantes.

6. Las autoridades competentes intercambiarán gratuitamente los formularios en blanco de las autorizaciones arriba mencionadas.

7. Las autorizaciones serán personales e intransferibles. Sólo las podrá utilizar el transportista al que se las hayan expedido.

8. Las autorizaciones irán acompañadas de un cuestionario de viaje, en que se especificarán las características del viaje, que deberán cumplimentar obligatoriamente los beneficiarios antes de cada viaje, y refrendar las aduanas de paso; el cuestionario de viaje podrá incluirse en la autorización.

9. La autorización original y su cuestionario de viaje deberán permanecer a bordo del vehículo y deberán presentarse siempre a petición de cualquier agente de control autorizado.

10. Las autorizaciones conformes a los modelos establecidos de mutuo acuerdo entre las autoridades competentes de ambas Partes serán de dos tipos:

a. Autorización «al viaje» válida por un viaje, ida y vuelta, cuyo período de validez no podrá superar los tres meses a partir de la fecha de su expedición.

b. Autorización «temporal» válida por varios viajes de ida y vuelta, cuyo número será fijado por la Comisión Mixta prevista por el artículo 6. El período de validez de esta autorización será de un año natural.

Artículo 12. *Transportes fuera de contingente.*

1. Quedarán sometidos al régimen de autorizaciones fuera de contingente:

– los transportes de abejas y alevines;

– los transportes de mercancías realizados por medio de vehículos especiales acompañados por la policía u otras fuerzas de seguridad;

– los transportes de mercancías de dimensiones o peso excepcionales, siempre que el transportista haya obtenido las autorizaciones especiales necesarias conforme a los reglamentos nacionales en materia de circulación por carretera;

– los transportes de mercancías en vehículos de motor cuyo peso total autorizado con carga, incluido el de los remolques, no supere las 6 toneladas, o si la carga útil autorizada, incluida la de los remolques, no supera las 3,5 toneladas.

La tripulación del vehículo deberá estar en posesión de la documentación pertinente que demuestre adecuadamente que el transporte realizado está incluido entre los transportes a que se refiere el presente artículo.

2. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 6 estará autorizada a modificar la lista de este artículo.

Artículo 13. *Transportes Liberalizados.*

1. No estarán sometidos al régimen de autorizaciones:

– los transportes postales;

– los transportes de mudanzas;

– los transportes de material y objetos, incluidas las obras de arte, destinados a ferias, exposiciones o para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante;

– los transportes de material y objetos destinados únicamente a fines publicitarios y de información;

– los transportes de accesorios, objetos y animales para manifestaciones teatrales, musicales, cinematográficas o deportivas, para circos, ferias y fiestas populares en el territorio de la otra Parte Contratante;

– los transportes de aparatos de grabación radiofónica, cinematográfica y de televisión;

– los transportes funerarios;

– los transportes de vehículos deteriorados o para su reparación y los desplazamientos de vehículos de reparación;

– los desplazamientos de vacío de un vehículo dedicado al transporte de mercancías destinado a sustituir a un vehículo averiado en el extranjero, así como el regreso del vehículo estropeado después de su reparación;

– los transportes de artículos necesarios para cuidados médicos en caso de asistencia de urgencia, en particular en caso de catástrofes naturales y en caso de ayuda humanitaria;

– los transportes a fines de ayuda humanitaria;

– los transportes ocasionales de mercancías con destino o procedentes de aeropuertos, en caso de desvío de los servicios;

– los transportes de piezas de recambio y de productos destinados al avituallamiento de buques y aviones;

– los transportes de animales vivos por medio de vehículos construidos o adaptados especialmente de manera permanente para garantizar el transporte de animales vivos, admitidos como tales por las autoridades competentes de los países contratantes;

– los transportes de mercancías llegadas al país anfitrión en un remolque o semirremolque matriculados en el país de origen para su enganche, desde el muelle del puerto, por un transportista del país anfitrión, en el marco de un acuerdo de cooperación que vincule al mencionado transportista del país anfitrión con el transportista del país de origen responsable de la operación de transporte y que haya recibido orden de transportar mercancías a su destino final en el país anfitrión. Lo mismo ocurrirá en el caso de vuelta con carga de este remolque o semirremolque enganchado en las mismas condiciones. El conjunto de los vehículos articulados (cabeza tractora y remolque o semirremolque) deberá estar provisto de una copia certificada conforme del contrato de cooperación por las autoridades competentes de los países Contratantes. La copia certificada conforme del contrato de cooperación deberá presentarse siempre a petición de cualquier agente de control autorizado.

La tripulación del vehículo deberá estar en posesión de la documentación pertinente que demuestre adecuadamente que el transporte realizado está incluido entre los transportes a que se refiere el presente artículo.

2. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 6 estará autorizada a modificar la lista precedente y redactará el modelo de acuerdo de contrato de cooperación anteriormente mencionado.

IV. OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 14. *Sanciones.*

1. En caso de infracción de la legislación vigente en el territorio del país anfitrión, o de las disposiciones del presente Acuerdo, o de las condiciones estipuladas en las autorizaciones, la autoridad competente del país de matriculación del vehículo podrá tomar las medidas siguientes, a petición de la autoridad competente de la otra Parte Contratante:

– amonestar al transportista infractor.

– prohibir al transportista, con carácter temporal o definitivo, que realice transportes en el territorio de la Parte Contratante en que se haya cometido la infracción.

2. La autoridad competente que haya tomado dicha medida informará de ello a la autoridad competente del país anfitrión que la haya propuesto.

3. En caso de que un transportista haya cometido infracciones repetidas o haya falsificado un documento relativo a su utilización, dicho transportista no podrá beneficiarse más de autorizaciones durante un periodo mínimo de dos años.

4. Las disposiciones del presente artículo no excluyen las sanciones legales que puedan aplicar los tribunales o las autoridades administrativas del país en que se haya cometido la infracción.

Artículo 15. *Tributos.*

1. Los transportistas de las dos Partes Contratantes que realicen operaciones de transporte con arreglo al presente Acuerdo abonarán los tributos vigentes en el territorio del país anfitrión.

2. Los vehículos matriculados en el territorio de las Partes Contratantes que se importen temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante estarán exentos de los tributos aduaneros relativos a:

– el tráfico de vehículos:

• en España, el Reglamento (CEE) n.º 2454/93 de la Comisión de 2 de julio de 1993 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario (DOCE L 253 de 11.10.1993).

• en Marruecos, del canon previsto en el artículo 11 undecies de la ley 16–99 por la que se modifica y completa el Decreto 1-63-260 relativo a los transportes por carretera por medio de vehículos automóviles.

– los combustibles y lubricantes que se encuentren en los depósitos normales, con las limitaciones previstas en la legislación nacional de las Partes Contratantes.

3. Las piezas de recambio importadas temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para la reparación de un vehículo averiado gozarán de la suspensión de tributos aduaneros. Las piezas sustituidas deberán bien reexportarse o destruirse bajo supervisión de la aduana, bien entregarse al consumo previo pago de los correspondientes tributos, sin coste para el Tesoro.

4. Los miembros de la tripulación del vehículo que realice operaciones de transporte con arreglo a las disposiciones del presente Acuerdo podrán importar temporalmente con exención de tributos y derechos de aduanas y sin autorización de importación, sus efectos personales y las herramientas necesarias para su vehículo por el periodo de su estancia en

el territorio de la otra Parte Contratante, de conformidad con la legislación aduanera vigente en el país anfitrión.

Artículo 16. *Productos Peligrosos.*

Los transportes de mercancías peligrosas deberán hacerse con arreglo a las disposiciones previstas por el Acuerdo Europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR).

Artículo 17. *Peso y medidas.*

1. Por lo que se refiere a las medidas y peso de los vehículos, cada Parte Contratante se compromete a no imponer a los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las que se imponen a los vehículos matriculados en su propio territorio.
2. El transporte por medio de vehículos cuyas dimensiones y peso superen los admitidos por las normas del territorio de una Parte Contratante requerirán una autorización especial expedida por la autoridad competente de la mencionada Parte Contratante.
3. El transportista estará obligado a respetar las condiciones especificadas en dicha autorización.

Artículo 18. *Entrada en vigor y validez del Acuerdo.*

El presente Acuerdo anula y sustituye a:

– el Acuerdo relativo a los transportes internacionales de viajeros, firmado en Madrid el 3 de diciembre de 1976 entre el Reino de España y el Reino de Marruecos;
– el Acuerdo relativo a los transportes internacionales de mercancías, firmado en Rabat el 31 de marzo de 1988 entre el Reino de España y el Reino de Marruecos;

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor el día del canje de la última notificación diplomática por la que se haga constar la aprobación de ambas Partes Contratantes de conformidad con sus disposiciones constitucionales.

El presente Acuerdo podrá ser modificado de común acuerdo entre las Partes Contratantes.

Las Partes Contratantes podrán denunciar el Acuerdo, en cualquier momento, con un preaviso de sesenta (60) días, mediante notificación por escrito dirigida a la otra Parte por conducto diplomático; en ese caso se extinguirá seis (6) meses después de la fecha de dicha notificación.

PROTOCOLO DE APLICACIÓN DEL ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DEL REINO DE MARRUECOS RELATIVO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS

En virtud del artículo 5 del Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno del Reino de Marruecos relativo a los transportes internacionales por carretera de viajeros y mercancías, la Parte española y la parte marroquí han convenido en lo siguiente:

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. *Autoridades Competentes.*

1. Las autoridades competentes a que se refieren los artículos 6, 7, 8, 9, 11, 13 y 14 del Acuerdo entre el Reino de España y el Reino de Marruecos relativo al transporte internacional por carretera de viajeros y mercancías serán:

– Por el Reino de España, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, sita en Madrid, España;

– Por el Reino de Marruecos, la Dirección de Transportes por Carretera y de Seguridad Vial del Ministerio de Equipamiento y Transportes, sita en Rabat, Marruecos.

Dichas autoridades se comunicarán mutuamente después de cada año civil las estadísticas de los transportes a que se refiere el Acuerdo.

2. Las autoridades competentes mencionadas en el punto 2 del artículo 17 del mencionado Acuerdo, serán:

– Por el Reino de España, la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, sita en Madrid, España;

– Por el Reino de Marruecos, la Dirección de Carreteras, del Ministerio de Equipamiento y Transportes, sita en Rabat, Marruecos.

Artículo 2. *Autorizaciones de transportista.*

1. A efectos de la aplicación de las disposiciones del Acuerdo mencionado, se entenderá por transportista toda persona física o jurídica que tenga su domicilio o su sede bien en el Reino de España, bien en el Reino de Marruecos, autorizada para realizar transportes internacionales por carretera de viajeros o de mercancías con arreglo a la legislación y a la reglamentación nacionales respectivas vigentes en la materia. Como tal, el transportista que efectúe transportes en aplicación de las disposiciones del Acuerdo mencionado deberá poder justificar en todo momento la regularidad de su situación administrativa con respecto a las condiciones de ejercicio de la profesión de transportista por cuenta ajena o por cuenta propia mediante la presentación, según los casos, de la siguiente documentación:

– Para el transporte por carretera de viajeros:

– para los transportistas del Reino de España, la licencia comunitaria para el transporte internacional de viajeros por carretera por cuenta ajena realizado en autocar o autobús;

– para los transportistas del Reino de Marruecos, el extracto de las decisiones de la Comisión de Transportes por el que se les autoriza a explotar uno o varios servicios de transporte interurbano por carretera en autocares de 1.ª categoría serie A o uno o varios servicios de transporte turístico de 1.ª categoría serie T.

– Para el transporte por carretera de mercancías por cuenta ajena:

– para los transportistas del Reino de España, la inscripción en el registro general de transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena;

– para los transportistas del Reino de Marruecos, el certificado de inscripción en el registro especial de transportista de mercancías por carretera por cuenta ajena.

Artículo 3. *Determinación de la nacionalidad del transportista.*

1. La matrícula del vehículo de motor determina la nacionalidad del transportista. Los transportistas sólo pueden utilizar vehículos de motor matriculados en su propio Estado de residencia, ya sea en plena propiedad, en leasing o en alquiler sin conductor. No se autoriza el alquiler transfronterizo para efectuar un transporte ni por cuenta ajena ni por cuenta propia. Por el contrario, en el caso de un vehículo articulado, podrán utilizarse remolques y semirremolques aunque estén matriculados en un tercer país.

I. TRANSPORTES DE VIAJEROS

Artículo 4. *Definiciones.*

A efectos de la aplicación del presente Protocolo, se considerarán las siguientes definiciones:

1. Asociación de transportistas: contrato firmado entre todos los transportistas que soliciten la autorización para explotar un servicio regular. Este contrato determina en particular el papel de cada uno de los asociados (condiciones de explotación del servicio y de ejecución física del transporte, comercialización, recepción). Un transportista de un país por el que se transite haciendo recogida y depósito de viajeros deberá pertenecer a la

asociación. Cada asociación deberá estar formada por al menos un transportista de cada uno de los países afectados por el servicio.

2. Transportista mandatario: será designado por sus socios en el contrato de asociación arriba mencionado. Procederá de alguno de los países terminales del servicio (punto de origen o punto de destino del servicio). Representará al conjunto de los socios por lo que se refiere al depósito de la solicitud de autorización de servicio regular, su modificación o su renovación. Como tal, depositará una solicitud única en alguno de los países terminales del servicio.

Las Partes Contratantes admiten que un transportista mandatario pueda proceder de un país de tránsito no terminal del servicio si hubiera paradas con recogida y bajada de pasajeros en dicho país. En ese caso, podrá presentar la solicitud en cualquier país afectado por el servicio siempre que en dicho país se incluyan paradas con recogida y bajada de viajeros.

3. Autoridad gestora principal: será la autoridad competente del país en que el transportista mandatario haya presentado la solicitud única.

La autoridad gestora principal será uno de los países terminal del servicio (punto de origen o punto de destino del servicio). Podrá depender de uno de los países en que se efectúen paradas con recogida y bajada de pasajeros.

4. Equipaje: se prohíbe el transporte de mercancías en el marco de los servicios de transporte de pasajeros entre las Partes Contratantes. El equipaje estará compuesto por los bienes identificados transportados a bordo de un vehículo o del remolque enganchado a dicho vehículo, pertenecientes a los pasajeros o a los miembros de la tripulación presentes.

– Equipaje de mano: equipaje que el viajero puede conservar consigo bajo su responsabilidad durante el viaje, dentro de los límites fijados por el transportista.

– Equipaje de maletero: equipaje transportado en el maletero de un vehículo o del remolque, bajo la responsabilidad del transportista, bien a título oneroso, o bien mediante franquicia. Dicho equipaje deberá ser objeto de etiquetado que permita su identificación con respecto a alguno de los pasajeros transportados.

El peso total del equipaje deberá ser compatible con las características técnicas de cada vehículo y eventualmente del remolque.

Las Partes Contratantes recuerdan asimismo que ciertos productos, debido a su carácter sensible, pueden estar sometidos a restricciones de circulación o estar estrictamente prohibidos por las reglamentaciones nacionales o internacionales. La responsabilidad del transportista podrá verse comprometida si dichos productos no estuvieran contenidos en los equipajes pertenecientes a los pasajeros ni fueran debidamente identificados.

Artículo 5. *Servicios Regulares.*

5.1 Disposiciones generales.

1. Las Partes Contratantes sólo podrán explotar servicios regulares sobre la base de una asociación de transportistas constituida por al menos un transportista de cada uno de los países afectados por el servicio.

2. Los viajeros que utilicen un servicio regular deberán ir provistos durante todo el viaje de un título de transporte que indique:

– los puntos de origen y de destino y, en su caso, la vuelta;
– el periodo de validez del título de transporte;
– el precio del transporte.

3. El título de transporte deberá presentarse a solicitud de los agentes encargados del control.

5.2 Solicitud de autorización.

1. En aplicación del punto 1 del artículo 8 del mencionado Acuerdo, la solicitud de autorización de servicio regular será depositada por el transportista mandatario designado en el contrato de asociación en el país «autoridad gestora principal».

2. La solicitud de autorización de servicio regular será conforme al modelo que figura en el anexo 1 del presente Protocolo; deberá incluir los documentos, elementos o información que figuran en el mencionado anexo, en particular:

– identidad de los socios transportistas (nombre, razón social y dirección);
– el contrato de asociación celebrado entre los socios, en que se designa en particular al transportista mandatario;
– copia de la autorización para ejercer la profesión de transportista para todos los transportistas a que se refiera la autorización;
– periodo de validez de la autorización solicitada;
– periodo de funcionamiento y frecuencia del servicio considerado, indicando los días de salida en cada uno de los países terminales del servicio;
– punto de origen del servicio y punto de destino;
– itinerario detallado del servicio, en particular los lugares de partida y de destino, los pasos en los puntos fronterizos, las paradas con recogida y bajada de pasajeros, indicándose los lugares precisos de recogida y depósito de pasajeros (estación de carretera, estación de ferrocarril, agencias, etc.);
– horarios;
– tarifas;
– esquema de los tiempos de conducción y descanso de los conductores, que permita comprobar que se cumple correctamente la normativa sobre el tiempo de conducción y descanso;
– precisiones acerca de la naturaleza y el volumen del tráfico de que los socios pretenden hacerse cargo, si se trata de una solicitud de creación de servicio, o de que se han hecho cargo si se trata de una solicitud de renovación;
– estudio de necesidad de creación de un nuevo servicio o de su mantenimiento en caso de renovación;
– mapa a escala adecuada en que aparezcan indicados el itinerario y las paradas para recogida y bajada de viajeros;
– en su caso, lista de transportistas subcontratados. Se deberá adjuntar una copia de la licencia comunitaria de los transportistas de la Unión Europea subcontratados y una copia de una licencia similar para los transportistas marroquíes subcontratados;
– modalidades de recepción y asistencia a los pasajeros en todos los centros de parada del servicio;
– modalidades de recepción y asistencia a los pasajeros en el embarque y desembarco marítimos;
– datos por los que se demuestre que los socios disponen de medios en cuanto a vehículos y conductores que les permitan hacerse cargo del servicio contemplado, en buenas condiciones de explotación de los servicios, según el número de frecuencias solicitadas;
– especificaciones por las que se indique que los vehículos poseen características técnicas y de comodidad adaptadas a la particularidad del transporte internacional. Los transportistas subcontratados deberán proporcionar también estas precisiones.

3. El mandatario presentará asimismo cualquier documento que le solicite la autoridad gestora principal, tanto al principio del procedimiento como para responder a posteriores solicitudes de los países consultados.

Todo transportista de un país que se cruce con paradas para recogida y depósito de viajeros deberá ser socio de la asociación.

5.3 Procedimiento de autorización

1. Comprobará la solicitud la autoridad gestora principal:

Si el expediente no estuviera completo, el transportista mandatario será invitado a completar su solicitud.

Si el expediente está completo, la autoridad gestora principal lo remitirá íntegramente al conjunto de los países afectados por el servicio, para su acuerdo (país terminal, países cuyo territorio se atraviese con recogida y depósito de viajeros, países cuyo territorio se atraviese

sin recogida y depósito de viajeros). Cada país dará a conocer su decisión al país gestor principal.

2. Se concederá la autorización a menos que:

– alguno de los países afectados por el servicio exprese una opinión contraria, dicha opinión deberá ser razonada;
– los socios no estén en condiciones de explotar el servicio objeto de la solicitud con el material de que disponen, en su caso con subcontratados que figuren en la solicitud de autorización;
– alguno de los socios no haya respetado, en el pasado, las reglamentaciones nacionales o internacionales en materia de transporte por carretera, en particular las condiciones y prescripciones relativas a las autorizaciones de servicios de transportes internacionales de viajeros, o haya infringido gravemente las reglamentaciones en materia de seguridad vial, en particular en lo que se refiere a las normas aplicables a los vehículos y al tiempo de conducción y descanso de los conductores;
– en el caso de una solicitud de renovación de autorización, que las condiciones de la autorización inicial no se hayan respetado.

La autoridad gestora principal informará a las Partes Contratantes de las solicitudes cuya autorización se haya concedido o denegado por alguno de los motivos arriba indicados.
3. La denegación de una solicitud deberá ser razonada.
4. La autoridad gestora principal notificará la concesión o la denegación de autorización al transportista mandatario. Este último deberá informar a sus socios.

5.4 Autorizaciones.

1. La autoridad gestora principal expedirá la autorización al finalizar el procedimiento de consulta a que se refiere el artículo 5.3 del presente Protocolo, después de recibir la concesión del visto bueno de los países afectados.
2. La autorización se expedirá a nombre de todos los transportistas asociados.
3. Se notificará una copia de la autorización a todos los países afectados por el servicio.
Una vez recibida la copia de la autorización expedida por la autoridad gestora principal, cada una de las Partes Contratantes expedirá, por lo que le atañe, la autorización necesaria para la explotación del servicio en su territorio en el número de ejemplares adecuado con las frecuencias autorizadas, sin perjuicio del pago previo de las tasas e impuestos debidos por los transportistas. Dichas autorizaciones serán transmitidas al país gestor principal que las pondrá a disposición del transportista mandatario.
4. Las Partes Contratantes se comprometen a fijar fechas de vencimiento idénticas. Se comprometen asimismo a evitar fechas de vencimiento entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, teniendo en cuenta las necesidades de transporte observadas durante dicho periodo.
5. El periodo de validez de la autorización será de 3 años. Podrá fijarse por un plazo inferior, bien a solicitud del transportista mandatario, bien de común acuerdo por las Partes Contratantes.
6. La duración de la autorización podrá ser asimismo inferior a 3 años a petición de las autoridades competentes de un país en cuyo territorio se recogen o depositan viajeros.
7. La autorización determinará:

– el nombre o razón social y la dirección de los transportistas asociados autorizados;
– el tipo de servicio;
– el punto de origen del servicio y el punto de destino;
– el itinerario del servicio, en particular los lugares de partida y de destino, los pasos en los puntos fronterizos, las paradas con recogida y bajada de pasajeros, indicándose los lugares precisos de recogida y bajada de viajeros (estaciones de carretera, estaciones de ferrocarril, agencias, etc.);
– el periodo de validez de la autorización;
– la frecuencia, indicándose los días de salida en cada uno de los países terminales del servicio;
– los horarios;
– las tarifas;

– el esquema de los tiempos de conducción y descanso de los conductores;
– las disposiciones relativas a la comodidad de los vehículos;
– las disposiciones relativas a los equipajes;
– en su caso, la lista de los transportistas subcontratados autorizados para explotar el servicio.

8. Las autorizaciones de servicio regular serán conformes al modelo que figura en el anexo 2 del presente Protocolo. Estarán numeradas y llevarán el sello de la autoridad que las expida.

9. La autoridad gestora principal notificará la autorización al transportista mandatario.

10. El número de ejemplares entregados se corresponderá con la frecuencia autorizada. El transportista mandatario transmitirá a sus socios el número de ejemplares que necesiten para la explotación del servicio.

11. Éstos no podrán transferir la autorización a terceros. No obstante, el transportista que haya recibido la autorización podrá hacer que realice el servicio uno o varios subcontratados, con el consentimiento de las autoridades competentes. En ese caso se indicará en la autorización el o los nombres del o de los transportistas y su condición de subcontratados.

12. La subcontratación deberá por tanto estar prevista desde el momento de la presentación de la solicitud por el transportista mandatario. Como tal, para cada transportista subcontratado, se deberá presentar una copia de la autorización para ejercer la profesión de transportista, así como todos los documentos relacionados con las características técnicas y de comodidad de los vehículos, al igual que los transportistas titulares.

El subcontratado deberá cumplir las mismas condiciones que el transportista mandatario; no podrá tener la consideración de subcontratado si, en el pasado, no hubiera respetado las reglamentaciones nacionales o internacionales en materia de transporte por carretera, en particular las condiciones y prescripciones relativas a las autorizaciones de servicios de transportes internacionales de viajeros, o hubiera infringido gravemente las reglamentaciones en materia de seguridad vial, en particular por lo que se refiere a las normas aplicables a los vehículos y a los tiempos de conducción y descanso de los conductores.

Está prohibida la subcontratación de subcontratados.

13. El transportista mandatario podrá solicitar a la autoridad gestora principal la expedición de ejemplares adicionales para hacer frente a necesidades adicionales en temporada alta, respetando las frecuencias autorizadas.

Dichos ejemplares se expedirán por un plazo limitado. Se entregarán al transportista mandatario que se encargará de entregar a sus socios el número de ejemplares adicionales que necesiten.

La autoridad gestora principal informará a las demás partes implicadas del número de ejemplares adicionales expedidos por una autorización determinada, para que éstas puedan expedir también ejemplares adicionales.

14. Los transportistas autorizados para explotar un servicio regular podrán utilizar vehículos de sustitución para hacer frente a situaciones temporales y excepcionales (por ejemplo, en caso de accidente o avería).

En ese caso, el transportista deberá asegurarse de que se encuentren a bordo del vehículo los siguientes documentos:

– un ejemplar de la autorización del servicio regular;
– una copia del contrato firmado entre el explotador del servicio regular y la empresa proveedora de los vehículos de sustitución. Sólo podrá tratarse de vehículos sin conductor. Dicho contrato deberá ser conforme al modelo que figura en el anexo 3;
– una copia de la autorización para ejercer la profesión de transportista expedida al explotador del servicio regular.

5.5 Modificación de las autorizaciones.

1. El transportista mandatario deberá depositar toda solicitud de modificación en el país autoridad gestora principal. Este último consultará para su consentimiento a los países afectados por el servicio, independientemente de la naturaleza e importancia de la

modificación solicitada. El procedimiento será el previsto para la expedición de las autorizaciones.

2. Un cambio de asociación no se considerará una modificación. En este caso, se deberá presentar una nueva solicitud que se deberá tramitar de acuerdo con las disposiciones del presente Protocolo.

5.6 Renovación.

1. El procedimiento de renovación de una autorización será el que se aplica a una solicitud de autorización inicial. Así pues, la solicitud de renovación será conforme al modelo que figura en el anexo 1 del presente Protocolo. El transportista mandatario deberá presentar la solicitud de renovación al menos cuatro meses antes del vencimiento de la autorización vigente.

2. La expedición de una autorización no supone necesariamente su renovación.

5.7 Caducidad de la autorización.

1. Las autorizaciones de servicio regular caducarán al final de su periodo de validez o si el transportista *mandatario titular* comunicase a la autoridad gestora principal su intención y la de todos los socios de poner fin a la explotación del servicio. Esta información deberá comunicarse en un plazo de 2 meses antes de la finalización de la explotación contemplada, y se deberá motivar.

2. Se deberá devolver la autorización a la autoridad gestora principal.

3. Los transportistas autorizados deberán informar a los usuarios, mediante la publicidad adecuada y con un mes de antelación, de la suspensión del servicio.

5.8 Obligaciones de los transportistas.

1. Salvo en caso de fuerza mayor, los explotadores de un servicio regular deberán tomar todas las medidas para garantizar un servicio de transporte que cumpla las normas de continuidad, regularidad y capacidad, así como las prescripciones fijadas en la autorización, hasta el vencimiento de la autorización.

2. Cada transportista autorizado deberá publicar el itinerario del servicio, las paradas, horarios, tarifas y otras condiciones de explotación cuando éstas no estén fijadas por la ley de alguna de las Partes Contratantes, de modo que todos los usuarios tengan fácil acceso a dicha información.

3. Las Partes Contratantes estarán facultadas para introducir modificaciones, de mutuo acuerdo y con el consentimiento del titular de la autorización, en las condiciones de explotación de los servicios regulares, en las condiciones previstas en el artículo 5.5 del presente Protocolo.

Artículo 6. *Servicios discrecionales.*

1. El documento de control necesario para explotar los servicios discrecionales a que se refieren las letras a) y b) del punto 1 del artículo 9 será una hoja de ruta cuyo modelo se determina en el anexo 4.

2. El transportista deberá cumplimentar la hoja de ruta en el país de origen.

3. Veinte (20) días antes de la salida, el transportista deberá, bien presentar la hoja de ruta debidamente cumplimentada ante las autoridades competentes, o bien transmitirla por correo electrónico a la dirección electrónica designada a dichos efectos por las autoridades. Estas últimas procederán, bien a visar la hoja de ruta y a entregársela al transportista, bien a remitírsela al transportista por correo electrónico, a su dirección de correo electrónico, haciendo las veces de visado. El transportista deberá presentar con ocasión de cualquier control la hoja de ruta visada o la copia del correo electrónico.

Artículo 7. *Controles y sanciones.*

1. En aplicación del Acuerdo bilateral, cuando un país afectado por el servicio tenga conocimiento de que un transportista asociado ha cometido una infracción de las disposiciones del mencionado Acuerdo o del presente Protocolo, o de que ya no cumple las condiciones que permitieron la expedición de la autorización, informará de ello a todos los países afectados por el servicio.

2. En aplicación del artículo 14 del Acuerdo mencionado, en caso de prohibición, con carácter temporal o definitivo, de realizar transportes en el territorio de la Parte Contratante en que se haya cometido la infracción, la autoridad gestora principal procederá a la retirada de la autorización e informará de ello a todos los países para que procedan a retirar las autorizaciones válidas en su territorio.

3. Con el fin de no penalizar a los demás socios y de no comprometer el equilibrio económico de los transportistas, los demás socios podrán ser autorizados a continuar solos la explotación del servicio durante un plazo máximo de seis meses. Este plazo deberá permitirles celebrar un nuevo acuerdo de asociación con otra empresa y presentar una nueva solicitud, que se tramitará de la manera prevista en el presente Protocolo. Para ello, se establecerán los extremos válidos por el plazo acordado para sustituir a las autorizaciones iniciales caducadas.

4. El transportista al que se retire una autorización deberá devolver todas las autorizaciones que se hayan puesto a su disposición.

5. En caso de ruptura unilateral del contrato de asociación, se aplicarán las disposiciones del apartado anterior (retirada de la autorización, permitiendo a los socios restantes que continúen solos explotando el servicio durante un periodo máximo de seis (6) meses).

6. Deberá encontrarse a bordo del vehículo un original de la autorización y presentarse durante cualquier control, sin perjuicio de los demás documentos exigibles en virtud de otras legislaciones y reglamentaciones (permiso de circulación, permiso de conducción, seguros, etc.).

7. Las Partes Contratantes se comunicarán mutuamente cualquier información útil que posean acerca de:

– las infracciones de las disposiciones del Acuerdo y del Protocolo;
– las infracciones de las reglamentaciones aplicables a los transportes internacionales de viajeros que cometa en su territorio un transportista de la otra Parte Contratante, así como las sanciones aplicadas;
– las sanciones aplicadas a sus propios transportistas por las infracciones cometidas en el territorio de la otra Parte Contratante.

III. TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

Artículo 8. *Régimen de contingentes.*

1. Excepto los transportes de mercancías a que se refieren los artículos 12 y 13 del mencionado Acuerdo, los transportes de mercancías efectuados en todo o en parte del territorio de alguno de los dos Estados estarán sometidos al régimen de contingentes.

2. Los contingentes anuales serán fijados bien por la Comisión Mixta prevista en el artículo 6 del Acuerdo mencionado, bien mediante canje de cartas entre las autoridades competentes de las Partes Contratantes.

3. Las autorizaciones se intercambiarán gratuitamente, a lo largo del mes de noviembre de cada año, entre las autoridades competente de cada Parte Contratante en el marco del contingente anual.

Artículo 9. *Régimen de autorizaciones.*

1. Las autorizaciones al viaje y las autorizaciones temporales irán acompañadas de un cuestionario de viaje que se deberá devolver junto con la autorización a la autoridad que la expidió. El cuestionario de viaje incluirá las siguientes indicaciones:

– el número de matrícula del vehículo que efectúa el transporte;
– la carga útil y el peso total cargado del vehículo;
– el lugar de la carga y el lugar de la descarga de la mercancía;
– la naturaleza y el peso de las mercancías transportadas;
– el visado de los servicios fronterizos a la entrada y a la salida del vehículo.

2. Cada autorización temporal se contará globalmente por 20 viajes.

3. Las autorizaciones y declaraciones serán conformes a los modelos adoptados de mutuo acuerdo por las dos Partes Contratantes.

4. Las autorizaciones deberán llevar en la parte superior izquierda la letra «E» para las válidas en el territorio español y las letras «MA» en las válidas en el territorio del Reino de Marruecos.

5. Las autorizaciones estarán numeradas y llevarán el sello de la autoridad que las haya expedido. Serán devueltas por las empresas a esta última en el plazo fijado en dichas autorizaciones.

6. El país de carga del vehículo podrá ser distinto del de origen de la mercancía cargada.

7. Cuando se realice un transporte mediante un conjunto de vehículos articulados, la autorización cubrirá el conjunto de los vehículos articulados, aunque el remolque o el semirremolque no esté matriculado o no tenga permiso de circulación a nombre del titular de la autorización o esté matriculado o tenga permiso de circulación en un tercer país.

8. La autorización se podrá utilizar para los vehículos alquilados o en leasing, sin conductor, por la empresa de transporte a la que se le haya concedido. El vehículo deberá estar a exclusiva disposición de la empresa que lo utiliza durante la vigencia del contrato de alquiler y deberá conducirlo el personal propio de dicha empresa.

9. No se considerarán válidas las autorizaciones en que no figuren, de manera indeleble, los siguientes datos obligatorios:

– nombre o razón social, dirección completa de la empresa de transportes;
– firma y sello del organismo que expide la autorización;
– fecha de inicio y fin de la validez de la autorización;
– fecha de expedición de la autorización.

10. Las autorizaciones no podrá ser transferidas a terceros por la empresa.

11. Dado que el nombre de la empresa debe figurar en la primera página de la autorización, será necesario que dicho nombre se corresponda con el nombre del transportista que realiza el transporte.

12. En caso de que un viaje empiece con una autorización temporal o al viaje y continúe con otra, expedida por el siguiente periodo, ambas autorizaciones deberán encontrarse a bordo del vehículo durante el viaje.

13. Las autorizaciones y cuadernos de ruta requeridos no deberán forrarse ni sellarse con plástico ni con ninguna cubierta protectora.

14. Sólo podrá utilizar la autorización un vehículo a la vez. Deberá encontrarse a bordo del vehículo:

– cuando se trate de un viaje con carga, entre el lugar de carga (desde el momento de la carga) y la descarga (hasta el momento de la descarga);
– durante todo el recorrido, durante un viaje en vacío que preceda o siga a un viaje con carga.

Artículo 10. *Documentación necesaria a bordo del vehículo.*

1. Cuando un transportista de una Parte Contratante realice un transporte todo o parte de cuyo itinerario se desarrolle en el territorio de la otra Parte Contratante, deberá estar en condiciones de presentar ante cualquier solicitud de los agentes encargados del control, además de los títulos y documentos de transporte previstos en el apartado 1 del artículo 2 del presente Protocolo, el título de transporte requerido para dicho transporte. Salvo para los transportes en que no se exige título de transporte (transportes liberalizados), dicho título de transporte, exigible a bordo del vehículo, será, según el caso:

– la autorización al viaje o autorización temporal a que se refiere el apartado 10 del artículo 11 del Acuerdo, acompañadas, si procede, de los cuadernos de cuestionarios de viajes y de los certificados de conformidad de los vehículos con las normas EURO cuando dichas autorizaciones lo prevean, debidamente cumplimentadas por los transportistas antes de realizar el viaje;
– las autorizaciones requeridas para transportes de dimensiones o peso excepcionales;
– las autorizaciones expedidas con arreglo al artículo 12 del Acuerdo.

2. El titular de una autorización temporal deberá mantener un cuaderno de ruta. Este último llevará el nombre del transportista y no será transferible.

3. Corresponderá a cada país contratante imprimir el número de cuadernos de ruta necesarios para la utilización de las autorizaciones temporales. Se recomienda que cada cuaderno de ruta tenga 40 cuestionarios de viajes.

4. Los cuadernos de ruta deberá llevar los mismos números que las autorizaciones a que correspondan, con una numeración secundaria en caso necesario, pues sólo se podrá entregar un cuaderno nuevo cuando esté lleno el anterior. En caso de que no se dé esta concordancia, se considerará la autorización nula de pleno derecho y por tanto no válida.

5. Las autorizaciones temporales que no vayan acompañadas de cuadernos de ruta debidamente cumplimentados se considerarán también no válidas.

6. El cuestionario de viaje de ejecución de transporte deberá realizarse por orden cronológico de los distintos viajes con carga entre cada lugar en que se haya producido una carga y/o una descarga, así como para cada viaje en vacío, incluyendo el paso de una frontera. Los puntos de tránsito podrán mencionarse también, pero no es obligatorio.

7. El cuaderno de ruta deberá estar cumplimentado antes de la salida para cualquier viaje con carga entre cada punto de carga y de descarga y para cada viaje en vacío.

8. En caso de que, durante un viaje, se recojan o descarguen las mercancías en distintos lugares, se deberán indicar las distintas etapas.

9. Cualquier corrección deberá hacerse de manera que el escrito o las cifras tachados sigan siendo legibles.

10. La autorización y el cuaderno de ruta correspondientes deberán acompañar al vehículo y se deberán presentar a los agentes de control cuando éstos los requieran. Dichas autoridades podrán estampar en ellos un sello.

Artículo 11. *Transportes fuera de contingente.*

1. Las autorizaciones expedidas con arreglo al artículo 12 del Acuerdo deberán llevar consignada la anotación «fuera de contingente».

Artículo 12. *Flete de vuelta.*

1. Los vehículos de transporte por carretera matriculados en alguna de las dos Partes Contratantes que hayan realizado un transporte de mercancías a la otra Parte Contratante podrán cargar mercancías a la vuelta con destino a su país.

2. Para la aplicación de la presente disposición, no se deberá hacer ninguna discriminación entre transportistas nacionales y transportistas de la otra Parte Contratante.

Artículo 13. *Pesos y dimensiones.*

1. Las dos Partes Contratantes intercambiarán datos por lo que se refiere a las normas de pesos y dimensiones vigentes en ambos Estados.

Artículo 14. *Control y sanciones.*

1. En aplicación del artículo 14 del Acuerdo, los casos de infracciones de las disposiciones del Acuerdo y de las condiciones definidas en las autorizaciones serán:

– cuando la empresa no disponga del título administrativo de transporte correspondiente a la prestación y al tipo de viaje que esté realizando;

– cuando la empresa presente:

• una autorización expedida a nombre de otra empresa o de otra persona;

• una autorización no válida para la actividad que esté ejerciendo;

• una autorización de transporte falsificada;

• una autorización que no esté completamente cumplimentada por el transportista cuando exista la obligación de cumplimentar el título de transporte con las anotaciones concretas antes de iniciar el viaje;

• una autorización no acompañada de los documentos complementarios del título de transporte requerido si procede o si va acompañada de documentos caducados;

• una autorización presentada después de su fecha límite de utilización (caso de una autorización bilateral que, en general, deber utilizarse en los tres meses siguientes a la fecha de entrega de la autorización al transportista).

2. Únicamente en el caso de utilización de una autorización declarada perdida o robada o utilizada por un transportista distinto de aquel a quien se le haya expedido, o de uso de una autorización falsificada o caducada, se confiscará inmediatamente la autorización como elemento probatorio con arreglo a los procedimientos nacionales.

ANEXO 1. AL PROTOCOLO

F B E MA

SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN[1]
SOLICITUD DE RENOVACIÓN[1]

PARA UN SERVICIO REGULAR
DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VIAJEROS POR CARRETERA

Dirigida a: Autoridad gestora[2]

Nombre (o razón social) y dirección del transportista mandatario[3]
Nacionalidad:
Número de teléfono:
Número de fax:

Nombre (o razón social) y dirección del (de los) transportista(s) asociado(s):

Lista de empresas subcontratadas (adjúntese, en su caso)

Itinerario:

Lugar de salida del servicio:
Lugar de destino del servicio:

[1] *Táchese lo que no proceda*

[2] *Autoridad gestora es la autoridad competente del país en que el transportista mandatario presenta la solicitud. La autoridad gestora depende de uno de los países terminal del servicio (punto de salida o punto de destino del servicio). Puede depender de un país en que se realicen paradas con recogida y depósito de pasajeros.*

[3] *El transportista mandatario es designado por sus socios en el contrato de asociación. Procede de uno de los países terminales del servicio (punto de salida o punto de destino del servicio). Representa al conjunto de los socios. Presenta una solicitud única en uno de los países terminales del servicio. Un transportista mandatario podrá proceder de un país de tránsito no terminal del servicio cuando en dicho país hayan paradas con recogida y depósito de pasajeros. En ese caso, podrá presentar la solicitud en cualquiera de los países relacionados con el servicio cuando en dicho país haya paradas con recogida y depósito de viajeros.*

Itinerario principal del servicio[4]:

Subrayar los puntos de recogida y bajada de pasajeros
Especificar los puntos de paso de las fronteras (entrada y salida)
Los horarios de salida deben especificarse para cada sentido del servicio (modelo adjunto)

Periodo de explotación:

Periodo de funcionamiento y frecuencia;
Días de salida (de la ciudad de salida):
Días de salida (de la ciudad de destino):

Longitud del trayecto en kilómetros:
A la ida:
A la vuelta:

Tarifas: adjúntense en su caso

Esquema de conducción que permita controlar el cumplimiento de la normativa comunitaria relativa al tiempo de conducción y de descanso (modelo adjunto).

Número de ejemplares de la autorización solicitada[5]:

Periodo de validez solicitado: (máximo 3 años)

Indicaciones adicionales eventuales:

Lugar y fecha
Firma del transportista mandatario
(Nombre y condición)

[4] *Adjúntese un mapa geográfico a escala adecuada en que se indiquen el itinerario del servicio y los puntos de recogida y depósito de los pasajeros.*
[5] *Se llama la atención del transportista mandatario sobre el hecho de que, debido a que la autorización se deben encontrar a bordo del vehículo, el número de autorizaciones de que deberá disponer debe corresponder al número de vehículos que vayan a circular simultáneamente en cualquier fecha para la ejecución del servicio solicitado.*

Se debe adjuntar a la solicitud la siguiente documentación:

- Copia del acuerdo de asociación celebrado entre los transportistas solicitantes. En dicho contrato se debe designar la empresa mandataria y determinar en particular el papel de cada uno de los socios (condiciones de explotación del servicio y de ejecución física del transporte, comercialización, recepción).
- Copia de la autorización para ejercer la profesión de transportista para los transportistas europeos y marroquíes; lista de transportistas subcontratados asociados a la solicitud y copia de la autorización para ejercer la profesión de transportista para cada uno de los subcontratados.
- Itinerario detallado del servicio que permita distinguir los puntos fronterizos, las localidades principales que se cruzan y los puntos de recogida y bajada de pasajeros; los horarios de salida deben precisarse en los dos sentidos del servicio; se deben mencionar los lugares precisos de recogida y depósito de pasajeros en las ciudades (estación de ferrocarril, estación de carretera, agencia, etc.).
- Mapa geográfico a escala adecuada en que se indiquen el itinerario del servicio así como los puntos de recogida y depósito de pasajeros.
- Horario y esquema detallado que recoja el tiempo de conducción y de descanso de los conductores destinados a ese servicio, que permitan comprobar que se cumplen realmente las normas relativas a los tiempos de conducción y de descanso.
- Tarifas; para los viajeros y para los equipajes.
- Cualquier dato que demuestre la necesidad de crear o renovar el servicio solicitado (estudio de viabilidad y de oportunidad de creación para los servicios solicitados).
- Datos relativos a la naturaleza y el volumen del tráfico que pretenden realizar el transportista y su(s) socio(s) si se trata de una solicitud de creación de servicio: informe de explotación previsto de las líneas correspondientes – o informe de explotación si se trata de una solicitud de renovación (para cada sentido del servicio: número de viajeros transportados, viajeros/km., autocares utilizados y vehículos/km.).
- Datos que demuestren que el transportista dispone de medios en cuanto a vehículos[6] y a conductores que permitan asegurar el servicio contemplado: medios materiales para realizar en buenas condiciones la explotación de los servicios según el número de frecuencias solicitadas. Los vehículos de todos los transportistas solicitantes y en su caso de los transportistas subcontratados deben responder a las características técnicas y de comodidad adaptadas a la particularidad del transporte internacional: el transportista mandatario deberá proporcionar precisiones relativas a todos estos vehículos.
- Modalidades de recepción y asistencia a los pasajeros en todos los centros en que pare la línea.
- Precisiones por las que se indique que los vehículos cumplen las normas requeridas en materia de clasificación de autocares de transporte turístico vigentes en sus países de matriculación. Los transportistas subcontratados deben aportar también estas precisiones.
- Precisiones sobre la oficina de recepción de asistencia a los viajeros durante el embarque y el desembarco marítimos.

[6] *Se recuerda que los vehículos de transporte regular de viajeros son vehículos de motor que según su tipo de construcción y su equipamiento son aptos para transportar a más de 25 personas, incluido el conductor, y destinados a esos fines. En el marco de la explotación de los servicios regulares de transportes internacionales, la autorización de servicio regular cubre los desplazamientos de vacío de vehículos en relación con estos transportes.*

N.B.: *Se llama la atención de los transportistas sobre el hecho de que está prohibido el transporte de mercancías en el marco de servicio de transporte de pasajeros. El equipaje son bienes identificados transportados a bordo de un autocar o de su remolque, y pertenecientes a pasajeros o a miembros de la tripulación presentes.*

Equipaje de mano: equipaje que el viajero puede conservar consigo bajo su responsabilidad durante el viaje, dentro de los límites fijados por el transportista.

Equipaje de maletero: equipaje transportado en el maletero o en el remolque de un autocar, bajo la responsabilidad del transportista, bien a título oneroso, o bien en franquicia. Este equipaje debe ser objeto de etiquetado que permita su identificación con respecto a alguno de los pasajeros transportados.

El peso total del equipaje debe ser compatible con las características técnicas de cada vehículo.

Se recuerda asimismo que ciertos productos, debido a su carácter sensible, pueden estar sometidos a restricciones de circulación o estar estrictamente prohibidos en virtud de reglamentaciones nacionales o internacionales. La responsabilidad de los transportistas puede verse comprometida si dichos productos no se encontraran en el equipaje perteneciente a los pasajeros ni fueran debidamente identificados.

ITINERARIO DEL SERVICIO

SALIDA IDA **Horarios y día de salida**	**LOCALIDADES** (indicando los lugares exactos de recogida y depósito de pasajeros: estación de carretera, de ferrocarril, agencias, etc.)	
	LOCALIDADES (indicando los lugares exactos de recogida y bajada de pasajeros: estación de carretera, de ferrocarril, agencias, etc.)	**SALIDA VUELTA** **Horarios y día de salida**

ESQUEMA DE CONDUCCIÓN Y DE DESCANSO DE LOS CONDUCTORES

Ida

Itinerario						Distancia	Tiempo de conducción			
Ciudad d salida	País	Hora de salida	Ciudad de destino	País	Hora de llegada		Conductor 1	Conductor 2	Conductor 3	Conductor 4

Vuelta

Itinerario						Distancia	Tiempo de conducción			
Ciudad d salida	País	Hora de salida	Ciudad de destino	País	Hora de llegada		Conductor 1	Conductor 2	Conductor 3	Conductor 4

Lugares en que los conductores se toman su tiempo de descanso reglamentario:

- Conductor 1
- Conductor 2
- Conductor 3
- Conductor 4

ANEXO 2. AL PROTOCOLO

F B E MA

Ministerio encargado de los Transportes

AUTORIZACIÓN Nº _ _ _
DE SERVICIO REGULAR DE TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE VIAJEROS POR CARRETERA EN AUTOCAR

a

1 – Nombre – razón social del transportista mandatario:

dirección:
teléfono:
fax:

2 – Nombre – razón social del socio transportista:
dirección:
teléfono:
fax:

3 – Otro socio transportista:

4 – Otro socio transportista:

5 - .....

La lista de empresas subcontratadas autorizadas para explotar este servicio figura en el anexo 3 de la presente autorización (suprímase esta anotación, en su caso)

Fecha de vencimiento: (máximo tres años)

Hecho en , el (lugar y fecha de expedición)

_____ (Lugar y fecha de expedición)

_____ (Firma y sello de la autoridad que expide la autorización)

1. Itinerario:

a) Lugar de salida del servicio:

b) Lugar de destino del servicio:

c) Itinerario principal del servicio, con los puntos de recogida y bajada de viajeros subrayados: y vuelta por el mismo trayecto.

2. Periodos de explotación: *anual*

3. Frecuencia[1]:
Número de idas y vueltas semanales:
Días de salida de la cuidad de origen:
Días de salida de la cuidad de destino:

4. Horarios[1]: Véase anexo 1 a la presente autorización

5. Tarifas[1]: Véase anexo 2 a la presente autorización

6. Condiciones u observaciones particulares:
Las condiciones de explotación figuran en el anexo 2 a la presente autorización.

N.B.: Cada conductor debe disfrutar de un mínimo de nueve horas consecutivas de descanso en cada periodo de treinta horas. Ese descanso se disfrutará fuera del autocar o bien cuando el autocar esté parado.

N.B.: Los vehículos de todos los transportistas solicitantes y en su caso los transportistas subcontratados deben tener características técnicas y de comodidad adaptadas a la particularidad del transporte internacional.

(Sello de la autoridad que expide la autorización)

MINISTERIO ENCARGADO DE LOS TRANSPORTES

Anexo nº 1 a la autorización.....

ITINERARIO DEL SERVICIO

SALIDA IDA **Horarios y día de salida**	**LOCALIDADES** (indicando los lugares exactos de recogida y bajada de pasajeros: estación de carretera, de ferrocarril, agencias, etc.)	
	LOCALIDADES (indicando los lugares exactos de recogida y bajada de pasajeros: estación de carretera, de ferrocarril, agencias, etc.)	**SALIDA VUELTA** **Horarios y día de salida**

MINISTERIO ENCARGADO DE LOS TRANSPORTES

Anexo nº 2 a la autorización nº.....

CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO

Los turnos de los conductores se realizarán de la manera siguiente, en los dos sentidos:

Conductor	Localidad de inicio de turno	Localidad de fin de turno
Primero		
Segundo		
Tercero		
Cuarto		

TARIFAS:

En euros
En dirhams marroquíes
(Descuentos, equipajes, etc.)

N.B.:

Equipaje: bienes identificados, transportados a bordo de un autocar y pertenecientes a pasajeros o miembros de la tripulación presentes.
Equipaje de mano: equipaje que el viajero puede conservar consigo bajo su responsabilidad durante el viaje, dentro de los límites fijados por el transportista.
Equipaje en maletero: equipaje colocado en el maletero o en el remolque del autocar, bajo la responsabilidad del transportista, bien a título oneroso o bien en franquicia.
El peso total del equipaje debe ser compatible con las características técnicas de cada vehículo.

MINISTERIO ENCARGADO DE LOS TRANSPORTES

Anexo nº 3 a la autorización.....

LISTA DE EMPRESAS SUBCONTRATADAS

Nombre de la empresa	Dirección

ANEXO 3. AL PROTOCOLO

MODELO DE CONTRATO ENTRE EL EXPLOTADOR DE UN SERVICIO REGULAR Y LA EMPRESA PROVEEDORA DE VEHÍCULOS DE SUSTITUCIÓN

"Los transportistas autorizados para explotar un servicio regular podrán utilizar vehículos de sustitución para hacer frente a situaciones temporales y excepcionales.

En ese caso, el transportista deberá asegurarse de que se encuentran a bordo del vehículo los siguientes documentos:

- un ejemplar de la autorización del servicio regular;
- una copia del contrato firmado entre el explotador del servicio regular y la empresa proveedora de los vehículos de sustitución. Sólo podrá tratarse de vehículos sin conductor. Dicho contrato deberá ser conforme al modelo que figura en el anexo 3;
- una copia de la autorización para ejercer la profesión de transportista expedida al explotador del servicio regular".

CONTRATO

Entre, Nombre o razón social de la empresa titular de la autorización de servicio regular, por una parte, denominada "Empresa 1" en el presente contrato

Y, Nombre o razón social de la empresa proveedora de los vehículos de sustitución para la explotación del mencionado servicio regular, denominada "Empresa 2" en el presente contrato, por otra parte

Artículo 1:

"Empresa 1" es titular de una autorización para explotar un servicio regular entre ..... (ciudad de origen del servicio) y..... (ciudad de destino del servicio).

"Empresa 2" que pone a disposición de la "Empresa 1" vehículos sin conductor; la matrícula de dichos vehículos es la siguiente:

- vehículo 1
- vehículo 2
- .....

Artículo 2:

"Empresa 1" se asegurará de que los vehículos de sustitución puestos a su disposición respondan a características técnicas y de comodidad adaptadas a la particularidad del transporte internacional.

"Empresa 2" declara que ha contratado en una o varias compañías de seguros un seguro para los vehículos suministrados.

Artículo 3:

El suministro empieza el (fecha de inicio del suministro) y finaliza el (fecha de finalización del suministro).

Hecho en , a

Firma de la "Empresa 1" Firma de la "Empresa 2"

ANEXO 4. DEL PROTOCOLO

MODELO DE LA HOJA DE RUTA INTERBUS

INTERBUS (HOJA DE RUTA DE VIAJEROS — ANVERSO) (papel color verde: DIN A4 = 29,7 cm × 21 cm)

(Se cumplimentará en el idioma oficial o en varios de los idiomas oficiales de la Parte contratante en cuyo territorio está establecido el transportista)

Cuaderno nº
Hoja de ruta nº

(Estado en que se ha emitido el documento)
— Distintivo del país

	Número de matrícula del vehículo	Número de asientos de viajeros disponibles
2	Nombre y apellidos o razón social del transportista	....
3	Nombre y apellidos del conductor o conductores	1 ..... 2 ..... 3 .....

Tipo de servicio (marque con una cruz la casilla que corresponda y añada los datos complementarios necesarios)

A	Viajes a puerta cerrada	B	Viaje de ida con pasaje/ Viaje de vuelta sin pasaje ○ Localidad donde se deja a los viajeros y distintivo del país ....

4

C	Viaje de ida sin pasaje, recogiendo a todos los viajeros en el mismo lugar y transportándolos al país en que está establecido el transportista. ○ Localidad donde se deja a los viajeros y distintivo del país .....
C1	a) Se ha agrupado a los pasajeros en virtud de un contrato suscrito el ..... (Fecha) Con ..... (agencia de viajes, asociación, etc.) b) Se ha agrupado a los pasajeros en el territorio de: a) Parte no contratante ..... (Nombre de este país) b) Parte contratante en que no está establecido el transportista ..... (Nombre de este país) c) Lugar y Parte contratante en que se ha recogido a los viajeros ..... (Nombre de este país) d) Que se van a llevar al territorio de la Parte contratante en que está establecido el transportista .... (Nombre de este país) ☐ Se adjunta copia del contrato de transporte o documento equivalente (cf. punto 4 de la «Nota importante»
C2	Los viajeros han sido previamente transportados por el mismo transportista en un servicio indicado en B a la Parte contratante donde han sido recogidos otra vez y han sido llevados al territorio de la Parte contratante en que está establecido el transportista ☐ Se adjunta la hoja de ruta de viajeros relativa al viaje previo de ida con pasaje y al viaje de vuelta sin pasaje
C3	Se ha invitado a los viajeros a viajar a ..... (Nombre del lugar y país) La persona que emite la invitación sufraga el coste de transporte y los pasajeros constituyen un grupo homogéneo que no se ha formado exclusivamente con vistas a emprender este viaje concreto. Se adjunta la carta de invitación (o una fotocopia de la misma). Se traslada al grupo al territorio de la Parte contratante en que está establecido el transportista

(Hoja de ruta – reverso)

	Programa de viaje	Etapas diarias				
	Fechas	de Localidad/País	a Localidad/País	km con carga	km en vacío	Puestos fronterizos
5						
	Lista de viajeros					
6	1	22		43		
	2	23		44		
	3	24		45		
	4	25		46		
	5	26		47		
	6	27		48		
	7	28		48		
	8	29		50		
	9	30		51		
	10	31		52		
	11	32		53		
	12	33		54		
	13	34		55		
	14	35		56		
	15	36		57		
	16	37		58		
	17	38		59		
	18	39		60		
	19	40		61		
	20	41		62		
	21	42		63		
7	Fecha de cumplimentación de la hoja de ruta		Firma del transportista			
8	Modificaciones imprevistas					
9	Eventuales visados					

(El punto 6, en caso necesario, se completará en hoja a parte, que se unirá firmemente al presente documento).

§ 66

Aplicación Provisional del Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Moldova sobre transporte internacional por carretera, hecho en Varsovia, el 20 de mayo de 1999

Ministerio de Asuntos Exteriores
«BOE» núm. 151, de 25 de junio de 1999
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1999-13966

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA MOLDOVA SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la República Moldova (en lo sucesivo denominados «las Partes Contratantes»);

Deseando desarrollar y mejorar aún más el transporte internacional por carretera de pasajeros y mercancías entre los dos países y en tránsito a través de sus territorios;

Tomando en consideración las exigencias referentes a la protección del medio ambiente y la seguridad por carretera;

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos del presente Acuerdo:

a) Por «transportista» se entenderá cualquier persona física o jurídica en el Reino de España o en la República Moldova que esté autorizada, de conformidad con la legislación nacional, para realizar transporte internacional de pasajeros o mercancías por carretera.

b) Por «vehículo de pasajeros» se entenderá cualquier vehículo de propulsión mecánica que:

Esté construido o adaptado para su uso en el transporte de pasajeros por carretera y se utilice para ello.

Tenga más de nueve asientos incluido el del conductor.

Esté matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes.

Se importe temporalmente en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el transporte internacional de pasajeros procedente o con destino a dicho territorio, o en tránsito por el mismo.

c) Por «vehículo de mercancías» se entenderá un vehículo de motor, matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes, o un vehículo articulado de cuyos elementos al menos el vehículo de tracción se encuentre matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes, que:

Esté construido o adaptado exclusivamente para su uso en el transporte de mercancías por carretera y se utilice para ello.

Esté matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes.

Se importe temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para el transporte internacional de mercancías por carretera entre los dos países o en tránsito a través de sus territorios.

d) Por «territorio de una Parte Contratante» se entenderá, respectivamente, el territorio del Reino de España y el territorio de la República Moldova.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Los transportistas de las Partes Contratantes que empleen vehículos matriculados en el territorio de la Parte Contratante en la que aquéllos tengan su sede, estarán autorizados para realizar, en alquiler, por cuenta ajena o por cuenta propia, operaciones de transporte internacional por carretera entre los territorios de las dos Partes Contratantes y en tránsito por ellos, con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2. De modo análogo, y con sujeción a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo, deberá autorizarse el transporte procedente y con destino a terceros países.

3. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo podrá interpretarse como una autorización para que los transportistas de una de las Partes Contratantes realicen servicios de transporte entre dos puntos situados dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3.

El presente Acuerdo no afectará a los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes que resulten de los acuerdos y tratados internacionales que obliguen a las mencionadas Partes Contratantes.

Artículo 4. *Transporte de pasajeros. Servicios regulares.*

1 Los servicios regulares entre los dos países o en tránsito a través de sus territorios serán aprobados conjuntamente por las autoridades competentes de las Partes Contratantes sobre la base del principio de paridad.

2. Por «servicios regulares» se entenderán aquellos en que se transporten pasajeros a intervalos determinados por itinerarios especificados y en los que los pasajeros sean embarcados y desembarcados en puntos establecidos de antemano.

3. Cada autoridad competente expedirá el permiso necesario para el tramo de itinerario explotado en su territorio.

4. Las autoridades competentes fijarán conjuntamente las condiciones para expedir el permiso, a saber: Su duración, la frecuencia de la operación de transporte, los horarios y escalas de tarifas que se aplicarán, así como cualquier otro dato necesario para el buen y eficaz funcionamiento del servicio regular.

5. La solicitud para obtener el permiso se dirigirá a la autoridad competente del país de matrícula del vehículo, que tendrá derecho a aceptarla o denegarla. En caso de que no se planteen objeciones a la solicitud, dicha autoridad competente lo comunicará a la autoridad competente de la otra Parte Contratante.

6. La solicitud deberá ir acompañada de documentos que contengan todos los datos necesarios (horarios, tarifas e itinerarios propuestos, período en que funcionará el servicio durante el año, y fecha prevista para la iniciación del mismo). Las autoridades competentes podrán solicitar los datos que consideren convenientes.

Artículo 5. *Servicios de lanzadera.*

1. A efectos del presente Acuerdo, por «servicios de lanzadera» se entenderán aquellos que supongan la realización de varios viajes de ida y vuelta en los que grupos de pasajeros, previamente formados, sean transportados desde el mismo lugar de origen al mismo lugar de destino.

Cada grupo de pasajeros que haya realizado junto el viaje de ida será transportado posteriormente al lugar de partida.

2. Durante el viaje no se podrán embarcar ni desembarcar pasajeros.
3. El primer viaje de regreso y el último viaje de ida se realizarán de vacío.

No obstante, la Comisión Mixta podrá acordar otras modalidades de servicios de lanzadera con arreglo a las condiciones que deberán fijarse conjuntamente.

Artículo 6. *Servicios discrecionales.*

1. A efectos del presente Acuerdo, por «servicios discrecionales» se entenderán aquellos que no están comprendidos en la definición de servicios regulares contenida en el artículo 4, ni en la definición de servicios de lanzadera expresada en el artículo 5 del presente Acuerdo.
Son servicios discrecionales:

a) Los viajes a puerta cerrada, es decir, los servicios en los que se utilice el mismo vehículo para transportar al mismo grupo de pasajeros durante todo el viaje y para llevarlos de vuelta al mismo lugar de partida.
b) Los servicios en los que el vehículo transporte pasajeros durante el viaje de ida y regrese de vacío.
c) Todos los demás servicios.

2. No podrán embarcarse ni desembarcarse pasajeros durante todo el transcurso de los viajes realizados en el marco de los servicios discrecionales, salvo cuando lo autorice la autoridad competente de la Parte Contratante interesada. Estos viajes podrán realizarse con arreglo a una cierta secuencia sin que pierdan por ello su carácter de servicio discrecional.

Artículo 7.

1. Los servicios discrecionales a que hace referencia el apartado 1, letras a) y b) del artículo 6 del presente Acuerdo que se realicen empleando vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán permiso de transporte alguno en el territorio de la otra Parte Contratante.
2. La Comisión Mixta podrá acordar las condiciones (incluida la documentación) para liberalizar los servicios discrecionales a que se refiera el artículo 6, apartado 1, letra c).

Se necesitarán permisos para el transporte al territorio de la Parte Contratante interesada en el caso de los servicios discrecionales a que se refiere el apartado 1, letra c) del artículo 6, a menos que la Comisión Mixta haya decidido liberalizarlos.

Artículo 8.

1. Los transportistas que exploten servicios de pasajeros, salvo los expresados en el artículo 4, deberán llevar a bordo de sus vehículos una hoja de ruta debidamente cumplimentada y la lista de pasajeros, firmada por el transportista y sellada por las autoridades competentes.
2. La hoja de ruta será expedida por la autoridad competente del país de matriculación del vehículo y deberá llevarse a bordo del vehículo durante todo el viaje para el que se haya expedido. El transportista está obligado a cumplimentar debidamente la hoja de ruta y deberá presentarla a solicitud de las autoridades responsables de la inspección.

Artículo 9.

1 Los servicios de lanzadera, expresados en el artículo 5, y los servicios discrecionales no liberalizados a que se refiere el artículo 7, apartado 2, estarán sujetos a la obtención de permisos, de conformidad con la legislación nacional de la Parte Contratante en cuyo territorio se realice dicho servicio de transporte.
2. Las solicitudes para la obtención de los permisos mencionados en el apartado 1 del presente artículo se presentarán por lo menos un mes antes del viaje a la autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio se vaya a realizar dicho servicio. Las solicitudes deberán contener la siguiente información:

Nombre y dirección del organizador del viaje.
Nombre o razón social y dirección del transportista.

Número de matrícula del vehículo de pasajeros.
Número de pasajeros.
Fechas de cruce de la frontera y nombres de los puntos fronterizos para cada entrada y salida, con indicación de la distancia recorrida tanto con pasajeros como en vacío.
Itinerario y lugares donde se embarquen y desembarquen pasajeros.
Nombres de los lugares de pernoctación, incluida la dirección del alojamiento en dichos lugares, si se conoce. Clase de servicio: De lanzadera o discrecional.

3. La entrada de un vehículo vacío para sustituir a otro averiado de la misma nacionalidad se autorizará mediante documento especial que será expedido por la autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio se haya averiado el vehículo.

Artículo 10. *Transporte de mercancías.*

Todo transporte internacional de mercancías procedente o con destino al territorio de una Parte Contratante, realizado por un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante, estará sujeto al régimen de permiso previo, salvo en los casos siguientes:

a) Transporte de correspondencia realizado en el marco de un servicio público.
b) Transporte de un vehículo averiado o accidentado.
c) Transportes funerarios.
d) Transporte de mercancías en vehículos de motor cuyo peso total máximo permitido no exceda de 6 toneladas, o cuya carga útil permitida, incluida la de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas.
e) Transporte de medicamentos, equipo médico y otros artículos destinados a la ayuda de emergencia, en particular en el caso de desastres naturales.
f) Transporte de objetos y obras de arte para exposiciones, ferias o para fines no comerciales.
g) Transporte de accesorios y animales destinados o procedentes de actuaciones musicales, funciones teatrales, películas, eventos deportivos o circenses o ferias, así como artículos destinados a la emisión o rodaje de películas o programas de televisión.

La Comisión Mixta establecida en el artículo 19 podrá modificar el tenor de las letras a) a g) de los párrafos anteriores.
La tripulación del vehículo deberá llevar documentos adecuados que prueben sin lugar a dudas que el transporte realizado corresponde a los mencionados en el presente artículo.

Artículo 11. *Permisos.*

1. Todos los permisos serán expedidos por la autoridad competente del país de matrícula del vehículo.
Para poder expedir los permisos, las autoridades competentes de las Partes Contratantes intercambiarán, de acuerdo con el principio de paridad, el número convenido de permisos en blanco para su empleo en el tráfico bilateral o en tránsito que vaya a efectuarse.
2. Clases de permisos:

a) Permisos universales para el transporte de mercancías bilateral y en tránsito.
b) Permisos para el transporte de mercancías con destino o procedencia de terceros países.

Los permisos serán válidos para un solo viaje de ida y vuelta, serán expedidos a nombre del transportista y no serán transmisibles.
Los permisos serán válidos para el año en que fueron expedidos y hasta el 31 de enero del año siguiente.
Las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes intercambiarán cada año, antes del 30 de noviembre, de acuerdo con el principio de paridad, el número de permisos establecido por la Comisión Mixta a la que se refiere el artículo 18 del presente Acuerdo.
3. Antes del comienzo del viaje, el transportista deberá rellenar debidamente el permiso, en el que se determinará el tipo de viaje (bilateral o en tránsito) que vaya a efectuarse.

Artículo 12.

Los permisos deberán llevarse a bordo del vehículo en todo momento y deberán presentarse a solicitud de las autoridades responsables de la inspección.

Artículo 13. *Cumplimiento de la legislación nacional.*

Los transportistas y su personal que realicen actividades de transporte de conformidad con el presente Acuerdo deberán cumplir la legislación nacional relativa al transporte y tráfico por carretera vigente en el territorio de la otra Parte Contratante, y asumirán plena responsabilidad en caso de infracción de ésta.

Las actividades de transporte deberán efectuarse de conformidad con los requisitos señalados en los permisos.

Artículo 14. *Peso y dimensiones de los vehículos.*

1. Por lo que respecta al peso y dimensiones de los vehículos, cada Parte Contratante se compromete a no imponer a los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las impuestas a los vehículos matriculados en su propio territorio.

2. En los casos en que el peso o las dimensiones de un vehículo vacío o cargado excedan de los límites máximos permitidos en el territorio de la otra Parte Contratante, sólo podrá utilizarse dicho vehículo para transportar mercancías después de haber obtenido un permiso especial de la autoridad competente de esa Parte Contratante; el transportista deberá cumplir íntegramente los requisitos especificados en dichos permisos.

Artículo 15. *Infracciones del Acuerdo.*

1. En el caso de que un transportista o el personal a bordo de un vehículo matriculado en una Parte Contratante no haya observado la legislación vigente en el territorio de la otra Parte Contratante, o las disposiciones del presente Acuerdo o las condiciones indicadas en el permiso, la autoridad competente del país donde el vehículo esté matriculado podrá, a solicitud de la autoridad competente de la otra Parte Contratante, adoptar las siguientes medidas:

a) Amonestar al transportista que haya cometido la infracción.

b) Anular o retirar temporalmente los permisos que autoricen al transportista para efectuar transportes en el territorio de la Parte Contratante en que se haya cometido la infracción.

2. La autoridad competente que haya adoptado dicha medida notificará a la autoridad competente de la otra Parte Contratante esta decisión.

3. Lo dispuesto en el presente artículo no excluirá las sanciones legales que puedan ser impuestas por los tribunales o autoridades administrativas del país donde se haya producido la infracción.

Artículo 16. *Impuestos.*

Se aplicarán las disposiciones siguientes:

1. Los vehículos que estén matriculados en el territorio de una Parte Contratante y se importen temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para efectuar servicios de transporte, de conformidad con el presente Acuerdo, estarán exentos del pago de las tasas por el uso de las carreteras, según el principio de paridad.

2. No obstante, esta exención no se aplicará al pago de los peajes de carreteras o puentes, y otros gravámenes análogos, que se exigirán siempre sobre la base del principio de no discriminación.

3. Con respecto a los vehículos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, estarán exentos del pago de derechos de aduana:

a) Los vehículos.

b) El combustible contenido en los depósitos normales de los vehículos. Este combustible estará, asimismo, exento del pago de cualquier impuesto interior.

c) Las piezas de recambio importadas en el territorio de la otra Parte Contratante y destinadas a la reparación de averías de un vehículo. Las piezas sustituidas serán reexportadas o destruidas bajo la supervisión de las autoridades competentes.

Artículo 17. *Autoridades competentes.*

1. Cada Parte Contratante designará a su autoridad competente, que será la responsable de aplicar las disposiciones del presente Acuerdo en su territorio y de intercambiar la información y los datos estadísticos pertinentes.

Las Partes Contratantes deberán comunicarse recíprocamente el nombre y dirección de las autoridades competentes designadas para desempeñar las funciones mencionadas anteriormente.

2. Las autoridades competentes a que se refiere el apartado 1 del presente artículo intercambiarán periódicamente información sobre los permisos expedidos y las actividades de transporte efectuadas.

Artículo 18. *Comisión Mixta.*

1. Las Partes Contratantes constituirán una Comisión Mixta, que será responsable de la debida aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo.

2. Esta Comisión Mixta se reunirá a solicitud de las autoridades competentes de una de las Partes Contratantes, sucesivamente en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

3. Cualquier cuestión relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se resolverá mediante negociaciones directas con ocasión de las reuniones de la citada Comisión Mixta.

4. Las Partes Contratantes podrán, de mutuo acuerdo, modificar las disposiciones del presente Acuerdo. Dichas modificaciones deberán confirmarse mediante canje de notas diplomáticas.

Artículo 19. *Entrada en vigor y duración.*

1. El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor en la fecha de la última nota diplomática por la que las Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente que se han cumplido sus respectivos requisitos constitucionales o procedimientos legislativos para su entrada en vigor.

2. El presente Acuerdo permanecerá en vigor a menos que sea denunciado por una de las Partes Contratantes por conducto diplomático. En tal caso, dicha denuncia surtirá efecto seis meses después de su notificación a la otra Parte Contratante.

§ 67

Acuerdo entre el Gobierno de España y el Consejo Ejecutivo Federal de la Asamblea de la República Socialista Federal de Yugoslavia sobre el transporte por carretera de viajeros y de mercancías, hecho en Belgrado el 18 de diciembre de 1985

Ministerio de Asuntos Exteriores
«BOE» núm. 220, de 14 de septiembre de 1989
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1989-22169

Téngase en cuenta que el presente Acuerdo se mantiene en vigor entre el Reino de España y Bosnia y Herzagovina, en virtud del Canje de cartas de 21 de enero y 11 de febrero de 2004, Ref. BOE-A-2004-5050, y entre el Reino de España y la República de Montenegro, en virtud del Canje de notas de 19 de mayo y 11 de junio de 2010, Ref. BOE-A-2010-12484, para la sucesión de tratados bilaterales existentes entre España y la antigua Yugoslavia.

El Gobierno de España y el Consejo Ejecutivo Federal de la Asamblea de la República Socialista Federal de Yugoslavia (en lo que sigue Partes Contratantes),

Deseosos de facilitar la ejecución del transporte internacional por carretera de viajeros y de mercancías entre sus países, así como en tránsito por sus territorios, sobre la base de la reciprocidad y de mutuo interés, han convenido lo que sigue:

Disposiciones preliminares

Artículo 1. *Definiciones.*

Para los fines del presente Acuerdo los diversos términos empleados en su texto tienen el significado siguiente:

a) Por el término «transportista» se entiende toda persona física o jurídica autorizada, sea en España o sea en la República Socialista Federal de Yugoslavia, a ejercer la profesión de transportista y que efectúa los servicios de transporte de viajeros y de mercancías en trafico por carretera mediante pago o por cuenta propia, conforme a la legislación y a la reglamentación nacional en la materia.

b) Por el término «vehículo de viajero» se entiende todo vehículo de propulsión mecánica:

− Construido o adaptado para el transporte de viajeros por carretera y utilizado para ello;
− Con un mínimo de nueve plazas sentadas comprendida la del conductor;
− Matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes;

− Importado temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para la ejecución del transporte internacional de viajeros con destino, origen o en tránsito por este territorio.

c) Por el término «vehículo de mercancías» se entiende todo vehículo de propulsión mecánica o todo remolque:

− Construido o adaptado para el transporte de mercancías por carretera y utilizado para ello;
− Matriculado en el territorio de una de las partes contratantes, e
− Importado temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para la ejecución del transporte internacional de mercancías con destino, origen o en tránsito por ese territorio.

Artículo 2. *Autoridades competentes.*

1. Las autoridades competentes resolverán todas las cuestiones derivadas de la puesta en ejecución y aplicación del presente Acuerdo.
2. Las autoridades competentes para la puesta en ejecución del presente Acuerdo son:

− En España: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Dirección General de Transportes Terrestres;
− En la República Socialista Federal de Yugoslavia: Comité Federal de Transportes y Comunicaciones.

Transporte de viajeros

Artículo 3. *Transportes exentos de autorizaciones.*

1. El transportista de una de las Partes Contratantes no necesitará la autorización prevista por la reglamentación de la otra Parte Contratante en los casos siguientes:

(1) Para efectuar circuitos a «puertas cerradas», es decir, cuando un mismo vehículo transporte a lo largo del trayecto un mismo grupo de viajeros y el viaje comienza y termina en el país donde ha sido matriculado el vehículo correspondiente a este transporte;
(2) Cuando el transportista de una de las Partes Contratantes lleva un grupo de viajeros al territorio de la otra Parte Contratante, y el vehículo que haya efectuado este transporte regrese en vacío;
(3) cuando un vehículo perteneciente al transportista de una de las Partes Contratantes entre en vacío en el territorio de la otra Parte Contratante para coger viajeros siempre que se cumpla por lo menos una de las condiciones siguientes:

a) Los viajeros deberán haber sido agrupados bajo un contrato de transportes establecido antes de su viaje al país donde serán cargados, o
b) Los viajeros deberán ser recogidos en el país donde se les va a cargar por el mismo transportista que realizó el transporte contemplado en el párrafo (2), o
c) Cuando los viajeros procedentes del país de una de las Partes Contratantes han sido invitados a visitar el territorio de la otra Parte Contratante, siendo los gastos de desplazamiento a cuenta de la persona o del organismo invitante, siempre que los viajeros a transportar constituyan un grupo homogéneo y que no haya sido constituido únicamente para el objetivo de este viaje.

Para la realización de los transportes previstos en los párrafos (1) a (3), el vehículo deberá estar provisto de una hoja de ruta que se presentara a requerimiento de los organismos competentes de control.
La hoja de ruta será entregada por las autoridades competentes o por los organismos autorizados del país donde el vehículo esta matriculado.
El contenido y la forma de la hoja de ruta serán definidos de común acuerdo por las autoridades competentes de las dos partes contratantes.

Artículo 4. *Servicios regulares.*

1. El servicio regular es un servicio internacional de transporte de viajeros que se efectúa sobre un itinerario fijo, con un horario indicando la frecuencia, los puntos de carga y descarga de viajeros y las tarifas convenidas y publicadas de antemano.

2. Los servicios regulares entre los dos países o en tránsito a través de sus respectivos territorios, serán establecidos conjuntamente por las autoridades competentes de las Partes Contratantes y, en principio, sobre la base de la reciprocidad.

3. Las autoridades competentes fijarán de común acuerdo las características del servicio establecidas en el párrafo primero.

4. Cada autoridad competente otorgará la autorización para la parte del itinerario que corresponde a su propio territorio.

5. Las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes fijarán de común acuerdo los plazos de validez de las autorizaciones a otorgar.

6. Las solicitudes para la autorización de los servicios regulares deberán ser dirigidas a la autoridad competente de la Parte Contratante donde se encuentra domiciliado el transportista, acompañada de los documentos que precisen las características de la línea, previstas en el párrafo 1.

7. La autoridad competente de la Parte Contratante mencionada en el párrafo 5 del presente artículo, transmitirá esta solicitud a la autoridad competente de la otra Parte Contratante, acompañada de un ejemplar de la autorización que ha otorgado para la realización de este servicio en su territorio, así como los documentos mencionados en el párrafo 6.

Artículo 5. *Otras clases de transportes de viajeros.*

1. Las demás clases de transportes de viajeros, aparte de los mencionados en los artículos 3 y 4 del presente Acuerdo, estarán sometidos al régimen de autorización conforme a la legislación y la reglamentación nacional de la Parte Contratante del territorio sobre el que el transporte tiene lugar.

2. La solicitud de la autorización para los transportes mencionados en el párrafo 1, del presente articulo, se presentara a la autoridad competente, como mínimo veintiún días antes de la fecha prevista para la realización del viaje. Esta petición deberá incluir las indicaciones siguientes:

– Nombre y dirección del organizador del viaje;
– Nombre o razón social y dirección del transportista;
– Matrículas de los vehículos afectos al transporte;
– Número de viajeros;
– Fechas y pasos fronterizos de entrada y salida, con la indicación de los trayectos en carga y en vacío;
– Itinerario y puntos de carga y descarga de viajeros;
– Nombres de las localidades donde el viaje será interrumpido durante la noche y eventualmente direcciones de los hoteles;
– Características del servicio: Transporte en lanzadera o transporte ocasional.

3. La entrada en vacío de un vehículo destinado a sustituir un vehículo averiado de la misma nacionalidad será amparado por un documento de transporte definido de común acuerdo por las autoridades competentes de las Partes Contratantes.

Transporte de mercancías

Artículo 6. *Clases de transporte.*

Siempre que el transportista este provisto de la autorización apropiada podrá realizar transporte:

a) Entre cualquier punto del territorio de una de las Partes Contratantes y cualquier punto del territorio de la otra Parte Contratante;

b) En tránsito por el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 7. *Autorizaciones.*

1. Con excepción de los transportes mencionados en el artículo 8 del presente Acuerdo, los transportistas deberán disponer de una autorización para poder efectuar los transportes a que se refiere el artículo 1 del presente Acuerdo.

2. Para obtener la autorización anteriormente citada, el transportista se dirigirá a la autoridad competente de la Parte Contratante del país de matriculación del vehículo.

3. La autoridad competente otorgará la autorización dentro de los contingentes fijados para el año en curso, las cuales se definirán de común acuerdo con la autoridad competente de la otra Parte Contratante.

4. Cada clase de transporte mencionada en el artículo 6.a) y b) será objeto de un contingente distinto.

5. Para poner en práctica las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo, las autoridades competentes intercambiarán el número convenido de impresos debidamente firmados, de autorizaciones en blanco.

6. La autorización no podrá ser transferida a un tercero.

7. La autorización no será valedera más que para un solo vehículo al cual está o no acoplado un remolque o un semirremolque.

8. Las autorizaciones serán de dos tipos:

a) Autorizaciones correspondientes al transporte mencionado en el artículo 6.a) (Autorizaciones para el transporte bilateral);

Estas autorizaciones facultarán al transportista para tomar carga de retorno en el territorio de la Parte Contratante cuya autoridad competente ha otorgado la autorización.

b) Autorizaciones correspondientes al transporte mencionado en el artículo 6.b) (Autorizaciones para el transporte en tránsito).

Los dos tipos de autorizaciones solo podrán ser utilizadas una vez y serán validas únicamente para un viaje (ida y vuelta), y tendrán un plazo máximo de validez de dos meses a partir de la fecha de su otorgamiento.

9. Un cierto porcentaje del contingente de autorizaciones previstas para la realización de los transportes mencionados en el artículo 6.a) del presente Acuerdo, que será fijado de común acuerdo por las autoridades competentes, podrá utilizarse para amparar la entrada de vehículos en vacío al territorio de la otra Parte Contratante, y tomar carga de mercancía cuyo destino se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante.

10. El trayecto de un vehículo en vacío en tránsito por el territorio de la otra Parte Contratante será amparado por la autorización prevista en el párrafo 8, b), del presente articulo.

11. Las autoridades competentes de las Partes Contratantes definirán de común acuerdo los formularios de las autorizaciones establecidas en el párrafo 8, del presente articulo.

Artículo 8. *Transporte no sometido al régimen de autorizaciones.*

La autorización prevista en el artículo 7 del presente Acuerdo no será exigida para los servicios siguientes:

a) Transporte de mercancías con destino o procedente de un aeropuerto en caso de avería u otro accidente de una aeronave o en caso de aterrizaje forzoso debido a un cambio de itinerario ajeno a la voluntad del transportista.

b) Transporte de un vehículo averiado a motor y/o de su remolque o semirremolque.

c) Transporte de cadáveres.

d) Transporte de obras de arte, de equipos y de material destinado a ferias y/o exposiciones.

e) Transporte de piezas de recambio destinadas a reemplazar las piezas averiadas de barcos y aviones.

f) Transporte de accesorios, equipos y animales para manifestaciones teatrales, musicales y cinematográficas o para espectáculos de circo y deportes así como su retorno, o para necesidades de grabaciones y emisiones radiofónicas, televisivas y cinematográficas, así como del retorno de tales grabaciones y emisiones.

g) Transporte de medicamentos, equipos y material medico ofrecido en el marco de ayudas humanitarias.

Los transportes que figuran en los puntos d), e) y f) no podrán efectuarse sin autorización, más que se trate de la importación temporal de mercancías o de animales transportados.

Tasas e impuestos

Artículo 9.

1. Los transportistas que efectúen servicios de viajeros y de mercancías en virtud del presente Acuerdo estarán exentos para la ejecución de tales servicios en el territorio de la otra Parte Contratante, del pago de la tasa administrativa correspondiente al otorgamiento de autorizaciones, así como de las tasas y derechos que gravan el ejercicio de una actividad profesional o la posesión de un vehículo en el territorio de la otra Parte Contratante. El transportista estará obligado al pago de la tasa administrativa reglamentaria para la obtención de las autorizaciones mencionadas en los artículos 5 y 10 del presente Acuerdo.

2. Las disposiciones del párrafo 1. del presente Acuerdo no afectan a la obligación de pagar la tasa o el impuesto correspondiente al consumo de carburante, así como a la indemnización por el uso de la red de carretera nacional por los vehículos extranjeros conforme a la legislación en vigor de la Parte Contratante.

3. En el caso de que las condiciones legislativas requeridas para ello se cumplan en los dos países, las autoridades competentes de las Partes Contratantes podrán convenir eximir recíprocamente a los transportistas del pago previsto en el párrafo 2 del presente artículo, a favor del transporte de viajero previsto en el artículo 6, a), así como a favor de las diversas clases de transporte convenidos en el artículo 8 del presente Acuerdo.

4. Las disposiciones de los párrafos 1 y 3 del presente artículo, no afectan a la obligación del pago del peaje de la carretera, puentes y otras obras de infraestructura de carretera, donde estas cantidades se perciban, además de las otras obligaciones económicas.

5. Los vehículos matriculados en el territorio de una de las Partes Contratantes que entren temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para efectuar los transportes previstos en el presente Acuerdo, estarán exentos:

a) Del derecho de aduanas, así como de los demás derechos de importación del vehículo mismo.

b) De los derechos de aduanas, así como de otros derechos, impuestos y tasas de las piezas que sean objeto de importación temporal en el territorio de la otra Parte Contratante destinadas a la reparación de vehículos mencionados en el artículo 1, b), del presente Acuerdo. Las piezas sustituidas deberán ser reexportadas o destruidas bajo la vigilancia del organismo aduanero competente de la otra Parte Contratante.

6. Un vehículo matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes podrá importar temporalmente al territorio de la otra Parte Contratante, solamente la cantidad de carburante contenida en los depósitos del vehículo instalados por el fabricante.

Otras disposiciones

Artículo 10. *Transportes excepcionales.*

Si el vehículo o conjunto de vehículos, cargado o vacío, que estén matriculados en el territorio de una de las partes contratantes, bien por su peso o sus dimensiones, sobrepase las normas reglamentarias respecto al peso máximo autorizado en carga o a dimensiones máximas en vigor en la otra Parte Contratante, el transportista deberá obtener una autorización especial de la autoridad competente de la otra Parte Contratante.

Artículo 11. *Seguros.*

El vehículo «de viajeros» o el vehículo «de mercancías» matriculado en una de las Partes Contratantes deberá estar provisto, para entrar en el territorio de la otra Parte Contratante, de un certificado que acredite que el propietario del vehículo a motor ha

contratado un seguro de responsabilidad civil por los daños causados a tercero (Carta verde).

Si el vehículo a motor no dispone de tal certificado, el transportista estará obligado, a la entrada del vehículo en el territorio de la otra Parte Contratante, a suscribir en la frontera un seguro provisional de responsabilidad civil, en aplicación de la reglamentación del país correspondiente.

Artículo 12. *Transporte interno.*

Los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante no estarán autorizados a efectuar transporte de viajeros o de mercancías entre dos puntos dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 13. *Control de documentos.*

Las autorizaciones otorgadas en virtud de las disposiciones del presente Acuerdo, deberán llevarse a bordo del vehículo y ser presentadas a petición de todos los Agentes encargados del control en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 14. *Aplicación de la reglamentación nacional.*

El transportista reconocido como tal en el territorio de una de las partes contratantes, estará obligado cuando ejerza su actividad profesional en el territorio de la otra Parte Contratante, a respetar las prescripciones legislativas y reglamentarias sobre el transporte y la circulación por carretera que estén en vigor en el país correspondiente.

Artículo 15. *Violación de las disposiciones del acuerdo.*

1. En el caso de que un transportista de una de las Partes Contratantes no hubiera observado las disposiciones del presente Acuerdo en el territorio de la otra Parte Contratante, la autoridad competente de la Parte Contratante sobre el territorio de la cual haya tenido lugar esta infracción del acuerdo, podrá ponerlo en conocimiento de la autoridad competente de la Parte Contratante del país del transportista y solicitarle:

a) Dirigir una advertencia al transportista afectado.

b) Dirigir a este último la mencionada advertencia y prevenirle de que una nueva infracción llevará consigo para los vehículos pertenecientes a este transportista o utilizados por el, la prohibición provisional o definitiva de acceso al territorio de la otra Parte Contratante donde ha sido cometida la infracción, o

c) Ponerlo en conocimiento de tal prohibición.

2. Las disposiciones del presente artículo no atañen a las sanciones legales eventualmente aplicables por la jurisdicción o por el órgano competente sancionador en la Parte Contratante cuyas leyes y reglamentos hayan sido objeto de la infracción.

Artículo 16. *Examen en común de las cuestiones derivadas de la aplicación del Acuerdo.*

Para asegurar la puesta en práctica y aplicación sin entorpecimiento del presente Acuerdo, las autoridades competentes de las Partes Contratantes se mantendrán en contacto permanente y sus representantes se reunirán, si fuera necesario, alternativamente en uno y otro país. Las cuestiones convenidas de antemano, en relación con la puesta en práctica y aplicación del presente Acuerdo, que no hayan podido ser resueltas en contacto directo entre las autoridades competentes de las partes contratantes, serán examinadas en el seno de la Comisión Mixta de Cooperación Económica entre España y la República Socialista Federal de Yugoslavia.

Artículo 17. *Entrada en vigor y validez.*

1. Las Partes Contratantes se notificarán por vía diplomática el cumplimiento de las formalidades legislativas requeridas para la entrada en vigor del presente Acuerdo. Este entrará en vigor treinta días después de la fecha de la recepción de la última de estas comunicaciones.

2. El presente Acuerdo se concluye por el plazo de un año y se prorrogará tácitamente, año por año, excepto en el caso de ser denunciado por una de las Partes Contratantes con una antelación de tres meses a la expiración del año civil en curso.

§ 68

Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la Federación de Rusia de transporte internacional por carretera, hecho en Moscú el 22 de mayo de 2001

Ministerio de Asuntos Exteriores
«BOE» núm. 136, de 7 de junio de 2002
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2002-11077

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la Federación de Rusia, denominados en lo sucesivo «Partes Contratantes»,

Deseando desarrollar con criterios de reciprocidad el transporte de viajeros y de mercancías por carretera entre ambos Estados, y el de tránsito por el territorio de sus Estados, así como aspirando a facilitar estos transportes,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1.

1. Por el presente Acuerdo se regirán los transportes regulares y discrecionales de viajeros y los de mercancías entre ambos Estados, así como los de tránsito por sus territorios y los transportes a terceros países, y con destino a los mismos, que se realicen por carretera con vehículos automóviles matriculados en el Reino de España o en la Federación de Rusia.

2. El presente Acuerdo no afectará a los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes derivados de otros Tratados Internacionales suscritos por ellas.

Artículo 2.

A los efectos previstos en el presente Acuerdo, se entenderá por:

a) «Órganos Competentes»:

Por parte del Reino de España: El Ministerio de Fomento; además, en relación con el artículo 9, será competente el Ministerio del Interior y, en relación con el artículo 12, las autoridades de control de las distintas Administraciones que tengan competencia en materia de transportes por carretera;

Por parte de la Federación de Rusia: El Ministerio de Transportes de la Federación de Rusia y, en relación con los artículos 9 y 12, también el Ministerio del Interior de la Federación de Rusia.

Cualquier cambio que pudiera producirse en relación con estos Órganos Competentes en una de las dos Partes, será notificado a la otra Parte por vía diplomática.

b) «Transportista»: Toda persona física o jurídica que esté registrada en territorio del Estado de una de las Partes Contratantes y haya obtenido, de conformidad con la legislación

interna, el correspondiente título que le habilite para la realización de transporte internacional de viajeros o de mercancías por carretera.

c) «Vehículo automóvil»:

Autocar: Cuando se trate del transporte de viajeros, es decir, vehículo automóvil acondicionado para el transporte de personas con una capacidad superior a nueve plazas, incluida la del conductor, y provisto, en su caso, de remolque para el transporte del equipaje;

Camión, camión con remolque, cabeza tractora automóvil o tractor con semirremolque: Cuando se trate de transporte de mercancías.

d) «Autorización»: Documento que otorga el derecho a la circulación de un vehículo automóvil matriculado en el Estado de una Parte Contratante por el territorio del Estado de la otra Parte Contratante.

e) «Transportes en tránsito»: Transportes de viajeros o de mercancías por territorio del Estado de una de las Partes Contratantes, cuando los puntos de salida y de destino se hallen fuera del territorio de este Estado.

f) «Transportes regulares de viajeros»: Transportes que se produzcan en autocar con itinerario, horario y puntos de paradas en que el transportista realice embarque o desembarque de viajeros previamente establecidos y acordados entre los Órganos Competentes de las Partes Contratantes. Cuando proceda, se admitirán reservas de plazas.

g) «Transportes discrecionales de viajeros»: Todos los demás transportes de viajeros en autocares no incluidos en la definición de transportes regulares.

h) «Documento de control»: Documento que incluya la lista de pasajeros para autocares que realicen transportes discrecionales, confeccionada según el modelo acordado entre Órganos Competentes de ambas Partes Contratantes;

i) «Control sanitario»: Control sanitario, veterinario y fitosanitario.

Artículo 3.

1. Los transportes regulares de viajeros en autocares se realizarán según lo establecido en las autorizaciones otorgadas de común acuerdo y bajo el principio de reciprocidad por los Órganos Competentes de las Partes Contratantes.

2. Las solicitudes de autorización se presentarán ante los Órganos Competentes del Estado en que esté registrado el transportista. Dichos Órganos Competentes transmitirán las solicitudes recibidas a los Órganos Competentes de la otra Parte Contratante. En la solicitud se indicará la denominación del transportista (empresa), el itinerario a seguir, el horario de circulación, las tarifas, los puntos de paradas en que el conductor realizará los embarques y desembarques de viajeros, así como el calendario y la frecuencia de prestación del servicio.

3. La Comisión Mixta, prevista en el artículo 19 del presente Acuerdo, determinará los modelos de solicitud y de autorización, así como el régimen de otorgamiento y de utilización de esta última.

4. La decisión sobre la denegación u otorgamiento de la autorización se tomará en un plazo de cuatro meses, salvo casos especiales.

5. El plazo máximo de validez de una autorización será de cinco años. En caso de que no hubiere demanda de transportes, el transportista podrá abandonar el servicio, comunicándolo con un mes de antelación al Órgano Competente que haya otorgado la autorización, quien, a su vez, lo comunicará al Órgano Competente de la otra Parte Contratante.

Artículo 4.

1. Para la realización de transportes discrecionales de viajeros entre ambos Estados, o en régimen de tránsito por sus territorios, exceptuando los transportes previstos en el artículo 5 del presente Acuerdo, serán exigibles las autorizaciones otorgadas por los Órganos Competentes de las Partes Contratantes.

2. Los Órganos Competentes de las Partes Contratantes otorgarán las autorizaciones para la realización de transportes discrecionales de viajeros para aquel tramo de la ruta que discurra por los territorios de sus Estados.

3. Para cada transporte discrecional de viajeros deberá ser otorgada una autorización que habilite para la realización de un solo viaje de ida y vuelta, salvo que en la misma se prevea otra cosa.

4. Los Órganos Competentes de las Partes Contratantes realizarán anualmente, de forma gratuita, el canje de una cantidad previamente acordada de impresos de autorizaciones para transportes discrecionales de viajeros. En estos impresos deberán figurar el sello y la firma de la persona responsable del Órgano Competente que haya otorgado la autorización.

5. Los Órganos Competentes de las Partes Contratantes acordarán entre sí el procedimiento de canje de los impresos de las autorizaciones.

6. Las autorizaciones serán válidas durante el año natural y hasta el 31 de enero del año siguiente.

Artículo 5.

1. Las autorizaciones no serán necesarias para la prestación de transportes discrecionales de viajeros en los siguientes casos:

a) Cuando un mismo grupo de viajeros se desplace en un mismo autocar durante todo el trayecto del viaje que tenga su origen y destino en el territorio del Estado de la Parte Contratante donde esté matriculado el autocar.

b) Cuando el viaje comience en el territorio del Estado de la Parte Contratante donde esté matriculado el autocar y termine en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante, bajo la condición de que el autocar abandone vacío este territorio.

c) Cuando el autocar vacío entra en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante para transportar desde un punto de partida a un grupo de pasajeros hasta el territorio del Estado donde está matriculado el autocar, si este grupo de pasajeros:

Ha sido previamente formado de acuerdo con un contrato de transporte concluido antes de la llegada del grupo por otro medio de transporte, al territorio del Estado de la otra Parte Contratante.

Ha sido transportado antes por el transportista bajo las condiciones previstas en el punto b) de este artículo.

Son ciudadanos del Estado de la otra Parte Contratante y es transportado por invitación y a cargo de personas físicas o jurídicas del Estado en cuyo territorio esté matriculado el autocar.

La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 19 del presente Acuerdo establecerá las condiciones y los documentos justificativos necesarios para la realización de estos servicios.

d) Cuando se trate de un servicio en régimen de tránsito.

e) Cuando se trate de la sustitución de un autocar averiado por otro.

2. El conductor que preste transportes previstos en el punto 1 del presente artículo deberá llevar a bordo del vehículo el documento de control a que se refiere el apartado h) del artículo 2 del presente Acuerdo.

Artículo 6.

1. Los transportes de mercancías entre ambos Estados y los de tránsito por sus territorios, salvo los previstos en el artículo 7 del presente Acuerdo, se realizarán con vehículos automóviles provistos de las autorizaciones otorgadas por los Órganos Competentes de las Partes Contratantes.

2. Para cada transporte de mercancías, el transportista deberá obtener con la debida antelación, una autorización que habilite para la realización de un solo viaje de ida y vuelta, salvo que en la misma se prevea otra cosa.

3. Las autorizaciones serán intransferibles.

4. Cada año, los Órganos Competentes de las Partes Contratantes canjearán, de forma gratuita, la cantidad recíprocamente acordada de impresos de autorización para transportes de mercancías. En estos impresos deberán figurar el sello y la firma de la persona responsable del Órgano Competente que haya otorgado la autorización.

5. Los Órganos Competentes acordarán entre sí el procedimiento de canje de impresos de autorización.

6. Las autorizaciones serán válidas durante un año natural y hasta el 31 de enero del año siguiente.

Artículo 7.

1. Las autorizaciones referidas en el artículo 6 del presente Acuerdo no serán exigibles para los servicios de transporte prestados:

a) Con vehículos automóviles que tengan un peso total autorizado en carga, comprendido en su caso el de los remolques, no superior a 6 toneladas o cuya carga útil autorizada, comprendida en su caso la del remolque, no exceda de 3,5 toneladas.

b) De aparatos y materiales necesarios para prestar auxilios médicos urgentes, en especial, en casos de catástrofes naturales o de transporte de cargas humanitarias.

c) De muestras, equipamiento y materiales destinados para ferias y exposiciones.

d) De vehículos automóviles, animales y diversas instalaciones o bienes destinados para la celebración de actividades deportivas.

e) De decorados y accesorios teatrales, instrumentos musicales, equipamiento y accesorios de filmación de películas y transmisión radiofónica o televisiva.

f) De cadáveres y cenizas de personas fallecidas.

g) Transportes de mudanzas.

h) De correos.

2. Tampoco se exigirán autorizaciones para la circulación de automóviles de servicios técnicos destinados a la reparación o arrastre de vehículos automóviles averiados, ni para la entrada en vacío de un vehículo destinado a reemplazar a otro averiado en el territorio de la otra Parte Contratante.

3. Las excepciones previstas en los apartados c), d) y e) del punto 1 del presente artículo serán válidas únicamente en caso de que la carga estuviera sujeta a su devolución al país donde esté matriculado el vehículo automóvil o se transportara al territorio de un tercer país.

Artículo 8.

1. Los transportes contemplados en el presente Acuerdo se realizarán exclusivamente por transportistas que estén autorizados para el ejercicio de transportes internacionales, de conformidad con la legislación interna de su Estado.

2. Los vehículos automóviles que realicen transportes internacionales deberán tener las placas de matrícula y datos de identificación de su Estado. Los remolques y semirremolques podrán tener las placas de matrícula y datos de identificación de otros países, siempre y cuando las de los camiones o de los tractores automóviles sean del Reino de España o de la Federación de Rusia, respectivamente.

Artículo 9.

1. El transportista vendrá obligado a obtener previamente una autorización especial del órgano competente de la otra Parte Contratante cuando las dimensiones, el peso total en carga del vehículo automóvil o el peso por eje, excedan de los límites fijados por las normas establecidas en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante.

2. En caso de que la autorización referida en el punto 1 del presente artículo estableciera la circulación del vehículo automóvil dentro de un itinerario preciso, el transporte deberá realizarse dentro del mismo.

Artículo 10.

Durante el transporte de mercancías peligrosas o perecederas, ambas Partes Contratantes garantizarán el cumplimiento de todas las exigencias previstas en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), de 30 de septiembre de 1957, y en el Acuerdo sobre Transporte Internacional de Mercancías Perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), de 1 de septiembre de 1970.

Artículo 11.

1. Queda prohibido que el transportista realice transportes de viajeros o de mercancías entre dos puntos situados en el territorio del Estado de la otra Parte Contratante.

2. El transportista de una Parte Contratante podrá efectuar transportes de pasajeros desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante al territorio de un tercer Estado, así como desde este último al territorio del Estado de la otra Parte Contratante, siempre que haya obtenido la autorización especial otorgada para ello por el Órgano Competente de la otra Parte Contratante.

3. Los Órganos Competentes de las Partes Contratantes acordarán entre sí el procedimiento para el canje de los impresos de autorizaciones especiales.

4. Las autorizaciones especiales serán válidas durante un año natural y hasta el 31 de enero del año siguiente.

5. Los transportes de mercancías desde el territorio del Estado de la otra Parte Contratante a terceros países o desde éstos al territorio del Estado de la otra Parte Contratante se podrán realizar con las autorizaciones previstas en el artículo 6 del presente Acuerdo.

Artículo 12.

1. Los conductores deberán llevar un permiso de conducir nacional o internacional, y la documentación de matriculación nacional del vehículo.

2. Los permisos de conducir, nacionales o internacionales, deberán corresponder al modelo establecido por la Convención Internacional sobre la Circulación por Carretera de 8 de noviembre de 1968.

3. Las autorizaciones y otros documentos exigibles con arreglo al presente Acuerdo deberán llevarse a bordo del vehículo automóvil y mostrarse a los órganos de control competentes cuando lo soliciten.

Artículo 13.

Los vehículos automóviles que realicen transportes de viajeros o de mercancías (exceptuando las cargas de gran peso y volumen) al amparo del presente Acuerdo, se eximirán recíprocamente de recaudaciones y pagos por la circulación por carreteras del Estado de la otra Parte Contratante, a excepción de los que se cobren por la utilización de carreteras, autovías, puentes y túneles sometidos al pago de peaje, en caso de que tales recaudaciones y pagos fueren exigibles también a los vehículos automóviles de esta otra Parte Contratante.

Artículo 14.

1. Durante la realización de transportes al amparo del presente Acuerdo, quedarán recíprocamente exentos de aranceles aduaneros, impuestos o autorizaciones para la importación al territorio del Estado de la otra Parte Contratante:

a) El combustible contenido en los depósitos establecidos por la empresa fabricante para el correspondiente modelo del vehículo automóvil e integrados tecnológica y estructuralmente en el sistema de alimentación del motor, incluyendo la importación del combustible que se halle en los depósitos instalados por la empresa fabricante en remolques y semirremolques destinados al funcionamiento de los sistemas de calefacción o de refrigeración.

b) Los lubricantes en las cantidades que sean necesarias para cubrir todo el período de transporte.

c) Las piezas de recambio y las herramientas importadas temporalmente en cuanto sean necesarias para la reparación del vehículo, caso de producirse avería del mismo en el curso de una operación internacional de transporte por carretera.

2. Las piezas de recambio y herramientas no utilizadas deberán ser reexportadas y las piezas reemplazadas serán reexportadas o destruidas bajo control aduanero o bien entregadas según el procedimiento establecido en el territorio del Estado de la correspondiente Parte Contratante.

Artículo 15.

Los transportes de viajeros o de mercancías que se realicen de conformidad con el presente Acuerdo deberán estar asegurados mediante un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad civil de los titulares de los vehículos automóviles por los daños que se causen a terceras personas. El transportista deberá asegurar con tiempo cada vehículo automóvil que realice los referidos transportes.

Artículo 16.

1. En relación con el control fronterizo, aduanero o sanitario, se aplicarán disposiciones estipuladas en los Tratados Internacionales suscritos por ambas Partes Contratantes, mientras que para la solución de las cuestiones no reguladas por estos Tratados será aplicable la legislación interna del Estado de cada una de las Partes Contratantes.
2. El control fronterizo, aduanero y sanitario de los transportes de personas gravemente enfermas, de los transportes regulares de viajeros, así como de los de animales o de cargas perecederas se realizará con carácter prioritario.

Artículo 17.

1. Los transportistas deberán observar las disposiciones del presente Acuerdo, así como la legislación interna, incluidas las normas de tráfico, del Estado de la otra Parte Contratante en cuyo territorio se encuentre el vehículo automóvil.
2. En el supuesto de que el transportista cometiera graves y reiteradas infracciones en territorio del Estado de la otra Parte Contratante, a instancia de ésta, los Órganos Competentes del Estado en cuyo territorio esté matriculado el vehículo automóvil podrán tomar las siguientes medidas administrativas:

a) Apercibir al transportista infractor.
b) Suspender por un período determinado o prohibir la entrada en territorio del Estado de la otra Parte Contratante donde haya sido cometida la infracción.

Los Órganos Competentes de la otra Parte Contratante deberán ser informados de las medidas adoptadas.
3. Las disposiciones del presente artículo no eximirán a los transportistas de la aplicación de las sanciones previstas en la legislación vigente del Estado en cuyo territorio se haya cometido la infracción.

Artículo 18.

Las cuestiones no contempladas en el presente Acuerdo o en los Tratados Internacionales suscritos por ambas Partes Contratantes, se resolverán de conformidad con la legislación interna del Estado de cada una de las Partes Contratantes.

Artículo 19.

1. Los Órganos Competentes de las Partes Contratantes adoptarán medidas que promuevan la realización del presente Acuerdo e intercambiarán toda información útil. Los Órganos Competentes se informarán mutuamente de todas las modificaciones de las legislaciones internas de sus Estados que incidan en el cumplimiento del presente Acuerdo.
2. Ambas Partes Contratantes resolverán por vía de negociaciones y consultas todas las controversias que puedan surgir en relación con la interpretación y aplicación del presente Acuerdo.
3. A los efectos previstos en el presente Acuerdo, se establece una Comisión Mixta formada por representantes de Órganos Competentes de cada Parte Contratante. Las reuniones de la Comisión Mixta se celebrarán alternativamente en el territorio del Estado de cada una de las Partes Contratantes.

Artículo 20.

1. El presente Acuerdo entrará en vigor transcurridos treinta días desde la fecha en que se produzca, por vía diplomática, la última de las notificaciones del cumplimiento, por ambas

Partes Contratantes, de los correspondientes procedimientos internos de cada Estado, necesarios para su entrada en vigor.

2. El presente Acuerdo se concluye por un período indefinido y permanecerá en vigor hasta transcurridos seis meses a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes envíe por vía diplomática a la otra Parte Contratante una notificación de su intención de denunciarlo.

3. Desde la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, quedará sin efectos, en las relaciones entre el Reino de España y la Federación de Rusia, el Acuerdo entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas sobre Transporte Internacional por Carretera, hecho el 20 de mayo de 1986 en Moscú.

§ 69

Instrumento de ratificación del Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Túnez sobre transportes internacionales por carretera de personas y mercancías, hecho en Túnez el día 19 de febrero de 1987

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 47, de 23 de febrero de 1990
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1990-4762

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

Por cuanto el día 19 de febrero de 1987, el Plenipotenciario de España firmó en Túnez, juntamente con el Plenipotenciario de la República de Túnez, nombrados ambos en buena y debida forma al efecto, el Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Túnez sobre transportes internacionales por carretera de personas y mercancías,

Vistos y examinados los dieciséis artículos del Acuerdo,

Concedida por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución,

Vengo en aprobar y ratificar cuanto en él se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza, mando expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a 1 de febrero de 1990.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Asuntos Exteriores,
FRANCISCO FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ

Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Túnez sobre transportes internacionales por carretera de personas y de mercancías

EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE TUNEZ, deseosos de fomentar los transportes internacionales de viajeros y de mercancías por carretera entre los dos países, así como el tránsito a través de su territorio,

Convienen en lo siguiente:

Campo de aplicación

Artículo 1.

Las disposiciones del presente Acuerdo son aplicables a los transportes de personas y de mercancías por carretera, efectuados por transportistas de una de las dos partes contratantes por medio de vehículos que les pertenezcan o que estén fletados por ellos a partir de un punto del territorio de una de las dos partes contratantes, a excepción de los transportes consignados en el artículo sexto.

En cualquier caso, los vehículos habrán de estar matriculados en una u otra de las partes contratantes.

En el marco del presente Acuerdo, la palabra «vehículo» designa cualquier vehículo de propulsión mecánica para transporte por carretera destinado o adaptado bien sea al transporte de pasajeros o al transporte de mercancías, así como los remolques o semirremolques que le puedan ser enganchados, tanto si son importados con el vehículo de propulsión mecánica como separadamente.

Transporte de personas

Artículo 2.

Los servicios regulares de línea entre los dos países quedan sometidos a la autorización de las dos partes contratantes. Las solicitudes de autorizaciones de este tipo se tratarán según el procedimiento establecido de común acuerdo por las autoridades competentes de ambas partes contratantes.

Artículo 3.

Los transportes de personas, distintos de servicios regulares de línea, efectuados por transportistas de una de las partes contratantes por medio de vehículos matriculados en el territorio de dicha parte contratante y con destino u origen en la otra parte contratante, están sometidos a la previa autorización de las autoridades competentes de esta última parte contratante, a excepción de los transportes siguientes:

a) Transportes efectuados por vehículos de menos de nueve plazas sentadas incluido el conductor.

b) El transporte de las mismas personas por el mismo vehículo durante todo un recorrido de cuyos puntos de partida y de llegada estén situados en el país de matriculación del vehículo, sin tomar ni dejar viajeros a lo largo del trayecto ni en las paradas fuera de dicho país (circuitos a puerta cerrada).

c) El transporte de un grupo de personas desde un lugar situado en el territorio de matriculación del vehículo hasta otro lugar situado en el territorio de la otra parte contratante, abandonando de vacío el vehículo el territorio de ésta.

Los vehículos que efectúen los transportes mencionados en los párrafos b) y c) habrán de estar provistos de un documento de control que será definido de común acuerdo por las partes contratantes.

Transporte de mercancías

Artículo 4.

Los transportes de mercancías entre los dos países, así como en tránsito por su territorio, quedan sometidos al régimen de contingentes. Se atribuirá a cada uno de los dos países un contingente anual de autorizaciones igual y recíproco.

Tanto las modalidades de aplicación como el modelo y el número de autorizaciones acordados a los transportistas de cada uno de los dos países se fijarán de común acuerdo por las autoridades competentes de las dos partes contratantes.

Las autorizaciones serán facilitadas por las autoridades competentes del país del transportista en nombre de las autoridades competentes de la otra parte contratante.

Artículo 5.

No quedarán sometidos al régimen de previa autorización los siguientes transportes:

Transportes ocasionales de mercancías con destino u origen en aeropuertos, en los casos de desviación de servicios aéreos.

Transportes de equipajes en remolques arrastrados por vehículos destinados al transporte de viajeros.

Transportes postales.

Transportes de vehículos averiados o para ser socorridos.

Transportes de basuras e inmundicias.

Transportes de cadáveres de animales para su descuartizado.

Transportes de abejas y alevines.

Transportes fúnebres.

Transportes de animales vivos con el apoyo de vehículos especializados. Por vehículos especializados para el transporte de animales vivos se entiende aquellos vehículos construidos o equipados especialmente de un modo permanente para asegurar el transporte de animales y admitidos como tales por las autoridades competentes de las partes contratantes.

Transportes de piezas de repuesto y de productos destinados al socorro de navíos de mar y de aviones.

Transportes de artículos necesarios para cuidados médicos en casos de auxilios de urgencia, especialmente en casos de catástrofes naturales.

Transportes efectuados por medio de vehículos cuyo peso total autorizado no exceda de 3,5 toneladas.

Desplazamiento en vacío de un vehículo dedicado al transporte de mercancías y destinado a substituir a otro vehículo que haya quedado fuera de uso en el extranjero, así como a la continuación, por el vehículo de socorro, del transporte al amparo de la autorización concedida al vehículo que ha quedado fuera de uso.

Transportes de objetos y de obras de arte destinados a exposiciones, ferias o a fines comerciales.

Transportes de objeto y de material destinados exclusivamente a la publicidad y a la información.

Transportes de material, accesorios y animales con destino u origen en manifestaciones teatrales, musicales, cinematográficas, deportivas, circenses, de ferias o de verbenas, así como los destinados a grabaciones radiofónicas o a la televisión.

Quedarán sometidos al régimen de autorización, aunque considerados fuera de contingente, los siguientes transportes:

Transporte de mercancías de dimensiones o de pesos excepcionales, con la condición de que el transportista haya obtenido las autorizaciones especiales necesarias conforme a las regulaciones nacionales en materia de circulación por carretera.

Transportes de mudanzas realizados por Empresas que dispongan de personal y de material especializados.

Disposiciones comunes

Artículo 6.

Sin una autorización especial concedida por la otra parte contratante, los transportistas de una parte contratante no estarán autorizados a efectuar transportes del territorio de la otra parte contratante a un tercer país.

Artículo 7.

Ninguna disposición del presente Acuerdo concede a un transportista de una de las partes contratantes el derecho a cargar personas o mercancías dentro del territorio de la otra parte contratante para depositarlos dentro del mismo territorio.

Artículo 8.

Si los pesos o las dimensiones de los vehículos exceden de los límites admitidos en el territorio de la otra parte contratante, los vehículos deberán proveerse de una autorización especial concedida por la autoridad competente de dicha parte contratante.

Artículo 9.

Las Empresas que realicen los transportes previstos en el presente Acuerdo deberán pagar, por los transportes efectuados en el territorio de la otra parte, los impuestos y las tasas en vigor en aquel territorio, en las condiciones siguientes:

Los vehículos que estén matriculados en el territorio de una de las dos partes contrantes, que sean de la propiedad de los transportistas o estén fletados por ellos, y que sean importados temporalmente en el transcurso de transportes internacionales de viajeros o de mercancías al territorio de la otra parte contratante, quedarán exentos de los impuestos y de las tasas relativos a la posesión y a la circulación de vehículos en el territorio de dicha última parte contratante, así como de todos los impuestos especiales que afecten a los transportes por carretera de viajeros y de mercancías, con excepción de los impuestos y las tasas de consumo.

Los carburantes contenidos en los depósitos de los vehículos previstos por el fabricante quedarán exentos de cualquiera impuestos, derechos y tasas.

Las piezas de repuesto importadas temporalmente en el territorio de la otra parte contratante, destinadas a la reparación de los vehículos que realizan transportes en el marco del presente Acuerdo, según los reglamentos aduaneros serán admitidas con exención de los derechos de aduanas y de cualquiera otros impuestos y tasas de importación.

Las piezas de repuesto substituidas deberán ser reexportadas o destruidas bajo el control de los agentes aduaneros competentes de la otra parte contratante.

Artículo 10.

Cada parte contratante garantiza a la otra parte contratante la transferencia del saldo resultante entre los ingresos y los gastos en las operaciones realizadas dentro del marco del presente Acuerdo conforme a la reglamentación en vigor en cada uno de los dos países.

Artículo 11.

Las autorizaciones o los documentos de control previstos por las disposiciones del presente Acuerdo habrán de hallarse a bordo del vehículo y presentarse ante cualquier requerimiento de los agentes encargados del control.

Artículo 12.

Los transportistas y los conductores de los vehículos de cada una de las partes contratantes quedan obligados a respetar las disposiciones legales y reglamentarias relativas a la circulación y los transportes por carretera, así como a la duración del trabajo y a la duración máxima de conducción, del territorio de la otra parte contratante, cuando circulen por dicho territorio.

Artículo 13.

1.° Las autoridades competentes de las partes contratantes velarán por que los transportistas respeten las disposiciones del presente Acuerdo.

2.° Todo transportista de una de las dos partes contratantes que en el territorio de la otra parte contratante cometa infracciones a las disposiciones del presente Acuerdo podrá ser objeto, a petición de la autoridad competente de la parte contratante en cuyo territorio se haya cometido la infracción, a una de las siguientes medidas, a tomar por la autoridad competente de la otra parte contratante.

a) Una advertencia.

b) La supresión temporal, parcial o total del derecho a efectuar transportes en el territorio de la parte contratante en la cual se haya cometido la infracción.

3.° La autoridad que haya tomado una medida así, informará a la autoridad competente de la otra parte contratante.

Artículo 14.

Para el fiel cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Acuerdo, las partes contratantes constituyen una Comisión mixta. Dicha Comisión se reunirá, a petición de una de las partes, alternativamente en el territorio de cada una de ellas.

Artículo 15.

Las autoridades competentes de las partes contratantes encargadas del cumplimiento del presente acuerdo son:

Por parte de España: La Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones.

Por parte de la República de Túnez: La Direction Genérale des Transports Terrestres du Ministère des Transports et des Communications.

Artículo 16.

Las disposiciones del presente Acuerdo entrarán en vigor tan pronto como las dos partes contratantes hayan intercambiado sus instrumentos de ratificación según las modalidades constitucionales que les son propias.

El presente Acuerdo se suscribe por un año, se prorrogará tácitamente de año en año, salvo denuncia por una de las partes contratantes, con una antelación de seis meses con respecto a la expiración del período en curso.

§ 70

Acuerdo entre el Reino de España y la República de Turquía sobre transporte internacional por carretera, hecho en Madrid el 3 de marzo de 1998

Ministerio de Asuntos Exteriores
«BOE» núm. 295, de 10 de diciembre de 2002
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2002-23923

El Reino de España y la República de Turquía, en adelante denominadas las Partes Contratantes,

Deseando mejorar y desarrollar el transporte por carretera de pasajeros y mercancías entre sus dos países y en sus territorios,

Han convenido en lo siguiente:

Disposiciones generales

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos del presente Acuerdo:

a) por «transportistas» se entenderá cualquier persona física o jurídica que, tanto en el Reino de España como en la República de Turquía, esté autorizada, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales aplicables, para realizar transporte internacional de pasajeros o mercancías por carretera;

b) por «vehículo de pasajeros» se entenderá cualquier vehículo vial de propulsión mecánica que:

esté construido o adaptado para el transporte de pasajeros y se utilice para dicho fin;

tenga una capacidad de más de nueve asientos, incluido el del conductor;

esté matriculado en el territorio de una Parte Contratante;

haya sido importado temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para el transporte internacional de pasajeros con origen o destino en dicho territorio o en tránsito por el mismo.

c) por «vehículo de transporte de mercancías» se entenderá cualquier vehículo vial o combinación de vehículos de propulsión mecánica y que

esté construido o adaptado exclusivamente para su uso en el transporte de mercancías por carretera y se utilice para ello;

esté matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes. Si se trata de una combinación de vehículos, por lo menos la unidad de tracción deberá estar matriculada en dicho territorio;

haya sido importado temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para transporte de mercancías por carretera entre los dos países o se encuentre en tránsito por sus territorios.

Por «permiso» se entenderá los permisos expedidos para los vehículos viales matriculados en una de las Partes Contratantes por la otra Parte Contratante con el fin de autorizar la entrada, salida y desplazamiento de dicho vehículo por el territorio de esta última, así como los demás permisos previstos en el presente Acuerdo.

Por «cuota» se entenderá el número de permisos expedidos anualmente por las autoridades competentes de cada Parte Contratante.

Por «servicio regular de autobús» se entenderá el transporte de pasajeros entre el territorio de las dos Partes Contratantes por un itinerario establecido de conformidad con horarios y tarifas nacionales, en el que los pasajeros puedan ser embarcados y desembarcados en puntos establecidos de antemano.

Por «servicio regular de autobús en tránsito» se entenderá un servicio regular de autobús con origen en el territorio de una Parte Contratante, que atraviese el territorio de la otra Parte Contratante sin desembarcar o embarcar pasajeros y que termine en el territorio de un tercer país.

Por «servicio de lanzadera» se entenderá el transporte internacional organizado de pasajeros agrupados previamente con arreglo a la duración de su estancia entre un único punto de origen y un único punto de destino, y su regreso al punto de origen al final de período previamente establecido (todos los pasajeros que viajen en un grupo están obligados a regresar en el mismo grupo, realizándose sin pasajeros el primer viaje de regreso desde el punto de destino y el último viaje en dirección al mismo).

Por «servicio a puerta cerrada (transporte turístico)» se entenderá el transporte internacional del mismo grupo de pasajeros en el mismo vehículo en una excursión que comience en un punto del territorio de una de las Partes Contratantes en que esté matriculado el vehículo y termine en la misma Parte Contratante sin embarcar o desembarcar pasajeros.

Por «transporte en tránsito» se entenderá el transporte de pasajeros y mercancías a través del territorio de una Parte Contratante entre puntos de origen y destino situados fuera del territorio de esa Parte Contratante.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación del Acuerdo.*

1. Los transportistas de las Partes Contratantes estarán autorizados para realizar operaciones de transporte por carretera, utilizando vehículos matriculados en el territorio de la Parte Contratante en el que tengan su domicilio, entre los territorios de las dos Partes Contratantes o en tránsito por los mismos, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Del mismo modo, con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo, podrán autorizarse operaciones de transporte con origen o destino en terceros países (transporte triangular), así como los vehículos sin carga (entradas sin carga).

3. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo autorizará al transportista de una Parte Contratante a realizar servicios de transporte entre dos puntos del territorio de la otra Parte Contratante (cabotaje).

4. Cada una de las Partes Contratantes, de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo, reconocerá los derechos de tránsito respecto de pasajeros, sus objetos personales, mercancías comerciales y vehículos de la otra Parte Contratante.

5. Con sujeción a su legislación nacional, cada Parte Contratante autorizará a los transportistas de la otra Parte Contratante a abrir oficinas en su propio territorio en régimen de reciprocidad.

Los transportistas no podrán operar como agencias de viaje en el territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3. *Organizaciones supranacionales.*

Ambas Partes Contratantes cumplirán las obligaciones y respetarán los derechos derivados de cualquier acuerdo firmado con organizaciones supranacionales o los derivados de la pertenencia a las mismas de una de las Partes Contratantes.

Transporte de pasajeros

Artículo 4. *Servicios regulares.*

1. Los servicios regulares entre ambas Partes Contratantes o en tránsito a través de sus territorios serán autorizados conjuntamente por las autoridades de las Partes Contratantes con arreglo al principio de reciprocidad.

2. Cada autoridad competente expedirá un permiso para el tramo del itinerario realizado en su territorio.

3. Las autoridades competentes determinarán conjuntamente las condiciones de expedición del permiso, tales como su período de validez y la frecuencia de los servicios, horarios y tarifas aplicables, así como cualquier otra información necesaria para la eficiente explotación del transporte.

4. La solicitud para obtener el permiso se dirigirá a la autoridad competente del país de matrícula del vehículo, que podrá aceptarla o denegarla. En caso de que la autoridad competente que reciba la solicitud sea partidaria de que se establezca el servicio, la remitirá a la autoridad competente de la otra Parte Contratante para su estudio y, en su caso, para la expedición del permiso necesario.

5. La solicitud se documentará con todos los datos necesarios (horario, tarifas, itinerarios, fecha de comienzo del servicio, períodos de prestación del mismo, etc.). Asimismo, las autoridades competentes podrán solicitar otra información que consideren necesaria.

Artículo 5. *Servicios de lanzadera.*

1. Por servicios de lanzadera se entiende una serie de viajes de ida y vuelta mediante los cuales grupos de pasajeros previamente formados son transportados desde el mismo lugar de origen al mismo lugar de destino.

Cada grupo de pasajeros que haya realizado el viaje de ida será a continuación transportado de vuelta al punto de partida.

2. Durante el viaje no se podrán embarcar ni desembarcar pasajeros.

3. El primer viaje de regreso y el último viaje de ida se realizarán sin carga.

No obstante, se considerará que el transporte de pasajeros es un servicio de lanzadera cuando las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes autoricen:

a los pasajeros a efectuar el viaje de vuelta con otro grupo, no obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo;

a embarcar y desembarcar pasajeros durante el viaje, no obstante lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo;

que el primer viaje de ida y el último viaje de vuelta se realicen de vacío, no obstante lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo.

4. Estos servicios estarán sujetos a autorización previa. El procedimiento, las condiciones y los requisitos necesarios para obtener el permiso serán acordados por la Comisión Mixta a que se refiere el artículo 18.

Artículo 6. *Servicios discrecionales. Definiciones.*

1. Por servicios discrecionales se entiende los que no están comprendidos ni en la definición de servicios regulares que figura en el artículo 4 ni en la de servicios de lanzadera establecida en el artículo 5.

Son servicios discrecionales:

a) los viajes a puerta cerrada, es decir, los servicios realizados por un vehículo que transporta al mismo grupo de pasajeros durante todo el viaje y les lleva de vuelta al punto de partida;

b) los servicios que incluyen el viaje de ida con carga y el viaje de vuelta sin carga;

c) todos los demás servicios.

2. Salvo que las autoridades competentes de la Parte Contratante hagan una excepción, no podrán embarcarse ni desembarcarse pasajeros durante el viaje en el transcurso de los servicios discrecionales.

3. Estos viajes podrán realizarse con una frecuencia determinada sin que pierdan por ello su carácter de servicio discrecional.

Artículo 7. *Servicios discrecionales. Permisos.*

1. Los servicios discrecionales mencionados en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 6 que se realicen utilizando vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán permiso alguno para realizar transporte en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. Los servicios discrecionales a que se refiere la letra c) del apartado 1 del artículo 6 que se presten con vehículo matriculados en el territorio de una Parte Contratante no estarán sujetos a la exigencia de un permiso con objeto de explotar servicios de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que el viaje de ida se haga de vacío, los pasajeros se embarquen en el mismo lugar y éstos cumplan uno o varios de los requisitos siguientes:

a) que formen un grupo en virtud de un contrato de transporte firmado antes de su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, donde sean embarcados para ser transportados fuera de dicho territorio;

b) que formen un grupo homogéneo, es decir, que no se haya constituido exclusivamente para este viaje, y que sean invitados a viajar al territorio de la otra Parte Contratante, sufragando los gastos de viaje la persona u órgano que formuló la invitación. Este grupo deberá después ser transportado al territorio de la Parte Contratante en la que esté matriculado el vehículo.

3. Los servicios discrecionales que no cumplan los requisitos establecidos en el anterior apartado 2 estarán sujetos a la obtención de un permiso. La concesión del mismo se regirá por las leyes y reglamentos nacionales de la Parte Contratante en cuyo territorio se exploten los servicios.

4. La Comisión Mixta mencionada en el artículo 18 establecerá los requisitos necesarios para la obtención del permiso y podrá conceder exenciones para otros servicios de transporte de pasajeros.

Artículo 8. *Otros servicios.*

1. Los transportistas que exploten los servicios establecidos en virtud de los artículos 5 y 7 deberán llevar en sus vehículos una hoja de ruta debidamente cumplimentada, en la que figure la lista de pasajeros. Esta hoja de ruta deberá estar firmada por el transportista y estar provista del sello de las autoridades aduaneras competentes.

2. La hoja de ruta será expedida por las autoridades competentes interesadas y deberá llevarse a bordo del vehículo durante el viaje para el que fue expedida.

Los transportistas serán responsables de cumplimentar las hojas de ruta de manera fidedigna, y deberán exhibirlas cuando sean requeridos para ello por los funcionarios de control competentes.

3. En el caso de viajes que consten de un trayecto de ida de vacío, según lo previsto en el artículo 7, deberán llevarse a bordo, junto con la hoja de ruta, los siguientes documentos:

en los casos a que se refiere la letra a) del apartado 2, la copia del contrato de transporte o cualquier otro documento que contenga información básica sobre el contrato, en particular los datos siguientes: lugar, país, fecha de firma; lugar, país y fecha de embarque de pasajeros; lugar y país de destino;

en los casos a que se refiere la letra b) del apartado 2, la invitación por escrito.

Transporte de mercancías

Artículo 9. *Transporte liberalizado.*

El transporte de mercancías entre los territorios de las Partes Contratantes y en tránsito a través de los mismos estará sujeto a la obtención previa de un permiso según un sistema de cuotas, salvo en los casos expresados a continuación:

a) Transportes funerarios, especialmente en vehículos diseñados a tal fin,
b) Transporte de decorados para representaciones teatrales,
c) Transporte de bienes, equipos y animales necesarios para representaciones musicales y cinematográficas, espectáculos circenses o folclóricos, actividades deportivas y grabación de programas de televisión y radio,
d) Transporte de obras de arte,
e) Transporte de animales, siempre que no vayan a ser sacrificados,
f) Transporte de vehículos accidentados o averiados,
g) Transporte postal,
h) Transporte discrecional de mercancías a aeropuertos o desde éstos como consecuencia del cambio de itinerarios de vuelo,
i) Transporte de ayuda humanitaria en caso de catástrofes naturales,
j) Transporte de material para ferias y exposiciones,
k) Transporte de mercancías efectuado por cuenta de los propios productores,
l) Servicios de transporte realizados con vehículos industriales de motor con un peso máximo total de 6 toneladas, incluido el remolque, o una carga útil máxima de 3,5 toneladas, incluido el remolque.

Otros supuestos determinados de mutuo acuerdo por la Comisión Mixta.

Artículo 10. *Permisos.*

1. Salvo que se obtenga un permiso especial de la autoridad competente de la otra Parte Contratante, los transportistas de una Parte Contratante no transportarán mercancías desde el territorio de la otra Parte Contratante a terceros países.
2. Un vehículo sin carga matriculado en una Parte Contratante no podrá entrar en el territorio de la otra Parte Contratante para embarcar mercancías con objeto de transportarlas a su país o a un tercer país, salvo que se expida un permiso especial a tal fin.
3. Todo vehículo matriculado en el territorio de una Parte Contratante podrá tomar carga en su viaje de regreso a su territorio tras la entrega de mercancías en la otra Parte Contratante.
4. Los permisos de transporte bilateral, desde y/o hacia terceros países (transporte triangular) y de tránsito serán expedidos por las autoridades competentes del país en el que esté matriculado el vehículo.
5. Con el fin de facilitar la expedición de permisos, las autoridades competentes de las Partes Contratantes intercambiarán un número acordado de permisos en blanco para su empleo, indistintamente, en el transporte bilateral, triangular o de tránsito, de conformidad con el principio de reciprocidad.
6. Los permisos tendrán una validez de un año y se canjearán por los permisos del año siguiente en noviembre de cada año. De mutuo acuerdo se intercambiarán permisos adicionales cuando sean precisos para satisfacer las necesidades de las Partes Contratantes.
7. Cada permiso tendrá validez para un viaje de ida y vuelta con destino o a través del territorio de las Partes Contratantes. Tendrá validez para un único vehículo y sólo para el transportista a favor del cual se haya expedido, y no será transferible.
8. El número de permisos expedidos por las Partes Contratantes será decidido por la Comisión Mixta a que se refiere el artículo 18, con las necesidades de ambas Partes Contratantes.
9. Los permisos se llevarán en todo momento en los vehículos y se presentarán a petición de cualquier inspector autorizado.
10. La entrada de un vehículo sin carga en el territorio de la otra Parte Contratante con el fin de sustituir a un vehículo de la misma nacionalidad que esté averiado deberá efectuarse

en virtud de un permiso que será especificado por la Comisión Mixta a que se refiere el artículo 18.

Artículo 11. *Mercancías peligrosas.*

El transporte de mercancías peligrosas al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes o en tránsito por el territorio de cualquiera de ellas se regirá por la legislación nacional de dicha Parte.

Artículo 12. *Otras disposiciones.*

1. Las Partes Contratantes tomarán todas las medidas que consideren necesarias con objeto de facilitar, simplificar y acelerar en la mayor medida posible los trámites aduaneros y de otra índole relativos al transporte de pasajeros y mercancías.
2. El transporte internacional de mercancías, de conformidad con el presente Acuerdo, estará sujeto a los requisitos establecidos en el «Convenio Relativo al Transporte Internacional de Mercancías» al amparo de los cuadernos TIR y/o de las leyes y reglamentos nacionales.
3. El combustible contenido en los depósitos normales de combustible de los vehículos estará exento de derechos de aduana y cualesquiera otros impuestos o derechos. El depósito normal de combustible es el instalado por el fabricante del vehículo.
4. Las piezas de recambio importadas en el territorio de la otra Parte Contratante para la reparación de vehículos averiados estarán exentas de cualesquiera impuestos o derechos de aduana. La pieza sustituida deberá ser reexportada o destruida.

Artículo 13. *Cumplimiento de la legislación nacional.*

Los transportistas y el personal empleado por éstos que se dediquen al transporte en virtud del presente Acuerdo deberán respetar las leyes y reglamentos sobre transporte por carretera y tráfico rodado vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante y serán responsables de cualquier infracción de los mismos.

El transporte deberá efectuarse de conformidad con las condiciones establecidas en los permisos.

Artículo 14. *Peso y medidas de los vehículos.*

1. Por lo que respecta al peso y a las medidas de los vehículos, cada una de las Partes Contratantes se compromete a no imponer a los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las impuestas a los vehículos matriculados en su propio territorio.
2. Si el peso o las medidas de un vehículo, con o sin carga, superan los límites máximos permitidos en el territorio de la otra Parte Contratantes, el empleo de dicho vehículo para el transporte de mercancías sólo será autorizado cuando se haya obtenido un permiso especial de la autoridad competente de esa Parte Contratante; el transportista deberá cumplir las condiciones especificadas en dicho permiso.

Artículo 15. *Infracciones del Acuerdo.*

1. Las autoridades competentes de las Partes Contratantes velarán porque los transportistas cumplan las disposiciones del presente Acuerdo, para lo cual se intercambiarán información sobre las infracciones cometidas y las sanciones propuestas.
2. Aparte de los procedimientos penales aplicables en virtud de las leyes y reglamentos, las Partes Contratantes podrán imponer las siguientes sanciones:

amonestaciones;

la suspensión temporal o permanente, parcial o total, del derecho a realizar operaciones de transporte con arreglo al artículo 2 en el territorio de la Parte Contratante que propuso la sanción mencionada.

3. Las autoridades competentes de una Parte Contratante que hayan impuesto la sanción prevista en el número 2 del presente artículo informarán al respecto a las autoridades competentes de la Parte Contratante que la propuso.

Artículo 16. *Disposiciones fiscales.*

Las Partes Contratantes no impondrán ningún impuesto o gravamen sobre las importaciones o las exportaciones, incluidos, aunque sin carácter exhaustivo, los impuestos de aduanas sobre los vehículos de la otra Parte Contratante que se encuentren en tránsito a través de su territorio o entren en el mismo, a excepción de:

a) los gravámenes por el uso de la infraestructura de la red de carreteras, tales como los peajes de carretera y puente, con arreglo al principio de no discriminación,
b) los gravámenes cuyo fin sea cubrir los gastos relativos a mantenimiento, protección y administración de las carreteras y del transporte en el caso de tránsito,
c) los gravámenes aplicables en caso de que el peso, las dimensiones o la carga del vehículo excedan de los límites prescritos en la legislación nacional de la Parte Contratante.

El transporte autorizado en tránsito por los territorios de las Partes Contratantes podrá quedar exento con carácter recíproco de los gravámenes a que se refiere la anterior letra b).

Artículo 17. *Autoridades competentes.*

1. Cada una de las Partes Contratantes designará a las autoridades competentes para adoptar en su territorio las medidas previstas en el presente Acuerdo, así como para intercambiar información y estadísticas según se determine. Las Partes Contratantes se notificarán mutuamente los nombres y direcciones de las autoridades competentes designadas para desempeñar dichas funciones.
2. Las autoridades mencionadas en el apartado 1 del presente artículo se intercambiarán periódicamente información relativa a los permisos concedidos y a los transportes realizados.

Artículo 18. *Comisión mixta.*

1. Las Partes Contratantes crearán una Comisión Mixta que garantizará debidamente la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo.
2. Dicha Comisión se reunirá alternativamente, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, en el territorio de cada una de ellas.
3. La Comisión Mixta podrá recomendar la modificación de cualquier artículo del presente Acuerdo y someterlo a la aprobación de las autoridades competentes.

Artículo 19. *Entrada en vigor y duración.*

1. Las Partes Contratantes realizarán un canje de notas por conducto diplomático con objeto de notificarse mutuamente el cumplimiento de los respectivos requisitos constitucionales para la entrada en vigor del presente Acuerdo.
2. El presente Acuerdo entrará en vigor tras la recepción de la última nota a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.
3. El presente Acuerdo permanecerá en vigor en tanto no sea denunciado por conducto diplomático por una de las Partes Contratantes. En este último caso, la terminación del Acuerdo será efectiva seis meses después de que la otra Parte Contratante haya sido notificada al respecto.

§ 71

Acuerdo entre el Reino de España y el Principado de Andorra sobre transporte internacional por carretera, hecho ad referendum en Ordino el 8 de enero de 2015

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación
«BOE» núm. 244, de 10 de octubre de 2017
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2017-11594

ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y EL PRINCIPADO DE ANDORRA SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

El Reino de España y el Principado de Andorra, en adelante denominados las «Partes Contratantes»,

Deseando desarrollar y favorecer el transporte por carretera de viajeros y mercancías entre los dos países así como en tránsito a través de sus territorios,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos del presente Acuerdo se entenderá:

a) por «transportista» cualquier persona física o jurídica que esté autorizada, en cualquiera de las Partes Contratantes, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales aplicables, para realizar transporte internacional de viajeros o mercancías por carretera;

b) por «autobuses y autocares» cualquier vehículo de motor construido y equipado de manera que sirvan para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y que estén destinados a este fin;

c) por «taxi» y por «vehículo de alquiler con conductor» cualquier vehículo de motor de servicio público construido y equipado de manera que sirva para transportar a hasta nueve personas, incluido el conductor, y que esté destinados a este fin;

d) por «vehículo de transporte de mercancías» cualquier vehículo de motor o cualquier combinación de vehículos, siempre que al menos la unidad de tracción esté matriculada en el territorio de una de las Partes Contratantes y que:

– esté construido o adaptado exclusivamente para su uso en el transporte de mercancías por carretera y se utilice para ello;

– haya sido importado temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para transporte de mercancías por carretera entre los dos países o en tránsito por sus territorios.

e) por «cabotaje» se entenderá la realización de servicios interiores de transporte en país distinto al de matriculación del vehículo.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación del acuerdo.*

1. Los transportistas por cuenta ajena o por cuenta propia estarán autorizados para realizar operaciones de transporte internacional por carretera, utilizando vehículos matriculados en el territorio de la Parte Contratante en la que estén establecidos, entre los territorios de ambas Partes Contratantes o en tránsito por los mismos, de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo.

2. Del mismo modo y con arreglo a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo, podrán autorizarse operaciones de transporte con origen o destino en terceros países, así como las entradas en vacío.

3. Ninguna cláusula del presente Convenio podrá interpretarse en el sentido de que ofrece la posibilidad de prestar servicios nacionales de transporte en el territorio de una Parte contratante por transportistas establecidos en el territorio de la otra Parte contratante.

4. No obstante lo anterior, exclusivamente, en el transporte de mercancías, se permitirá un servicio de cabotaje después de un servicio internacional entrante.

Una vez entregadas las mercancías transportadas en el curso de un transporte internacional entrante, los transportistas de mercancías por carretera por cuenta ajena estarán autorizados a realizar, con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, el vehículo de tracción de dicho vehículo, una sola operación de cabotaje en el plazo de los siete días naturales siguientes a la descarga de la mercancía en la otra Parte Contratante.

Artículo 3.

Ambas Partes Contratantes cumplirán las obligaciones y respetarán los derechos derivados de cualquier acuerdo firmado con la Unión Europea o con otras Organizaciones Internacionales o los derivados de la pertenencia a las mismas de una de las Partes Contratantes.

I. TRANSPORTE DE VIAJEROS

Artículo 4. *Servicios regulares.*

1. Los servicios regulares entre ambos países o en tránsito a través de sus territorios serán aprobados conjuntamente por las autoridades competentes de las Partes Contratantes con arreglo al principio de reciprocidad. El servicio será explotado conjuntamente por al menos una empresa de cada Parte Contratante.

2. Por «servicios regulares» se entenderá los servicios que realizan el transporte de viajeros de acuerdo con una frecuencia y un itinerario determinados, pudiendo tomar o dejar viajeros en paradas fijadas antemano.

Los servicios regulares pueden estar sujetos a la obligación de respetar horarios y tarifas preestablecidos.

3. Por «servicios regulares especiales» se entenderá aquellos servicios regulares, quienquiera que sea su organizador, que aseguren el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros, en la medida en que estos servicios se prestan de acuerdo con las condiciones especificadas en el párrafo anterior. Los servicios regulares especiales incluirán:

– transporte de trabajadores a su lugar de trabajo y desde éste a sus domicilios,
– transporte de escolares y estudiantes entre el domicilio y el centro de enseñanza.

El hecho de que la organización del transporte se adapte a las necesidades variables de los usuarios no afectará al carácter regular de los servicios especiales.

4. Cada autoridad competente expedirá una autorización para el tramo del itinerario realizado en su territorio.

5. Las autoridades competentes determinarán conjuntamente las condiciones de expedición de la autorización, tales como su período de validez y la frecuencia de las operaciones de transporte, los horarios y escala de tarifas aplicables, así como cualquier otra información necesaria para la fluida y eficiente explotación del servicio regular.

6. La solicitud para obtener la autorización se dirigirá a la autoridad competente de cualquiera de ambos países, que tendrá el derecho de aceptarla o denegarla. En caso de

que no surjan objeciones en relación con la solicitud, esta autoridad competente lo comunicará a la autoridad competente de la otra Parte Contratante. Si ésta se encuentra de acuerdo, cada autoridad competente expedirá la autorización para la parte del itinerario que se realice en su territorio.

7. La solicitud de autorización para servicios regulares y para servicios regulares especiales se acompañará de los documentos que contengan los datos siguientes:

a) los horarios;

b) una copia certificada de la licencia comunitaria de transporte internacional de viajeros por carretera por cuenta ajena o documento equivalente, como el «Registre de Comerç»;

c) el itinerario que indique los puntos de parada donde se recojan y se dejen pasajeros así como el período en que vaya a prestarse el servicio durante el año y fecha en la que se pretende que comience;

d) un plan de conducción que permita comprobar que se respeta la normativa sobre los tiempos de conducción y de descanso;

e) el contrato de colaboración entre las empresas de cada Parte Contratante.

8. Las autoridades competentes podrán solicitar la información adicional que consideren necesaria.

9. El original de la autorización, o una copia certificada, expedida por las autoridades competentes debe encontrarse siempre a bordo del vehículo durante la prestación del servicio regular.

Artículo 5. *Servicios discrecionales.*

1. A los efectos del presente Acuerdo se entenderá por «servicios discrecionales» los servicios prestados entre el territorio de las dos Partes Contratantes no incluidos en la definición de servicios regulares o servicios regulares especiales del artículo 4.

Son servicios discrecionales:

a) los viajes a puerta cerrada, es decir, los servicios en los cuales se utiliza un mismo vehículo para transportar al mismo grupo de viajeros durante todo el viaje y llevarlos de vuelta al punto de partida;

b) los servicios en los que los vehículos llevan viajeros durante el viaje de ida y regresan de vacío;

c) todos los demás servicios.

2. Salvo cuando lo autoricen las autoridades competentes de la Parte Contratante afectada no se podrá tomar ni dejar viajeros durante el viaje en el transcurso de los servicios discrecionales. Estos viajes podrán realizarse con una secuencia determinada sin que pierdan por ello su carácter de servicio discrecional.

Artículo 6.

1. Los servicios discrecionales mencionados en el artículo 5.1 a) y b) del presente Acuerdo que se realicen utilizando vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán autorización de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. Los servicios discrecionales a que se refiere el artículo 5.1 c) del presente Acuerdo que se presten con vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán autorización de transporte en el territorio de la otra Parte Contratante, siempre que: el viaje de ida se haga de vacío, los viajeros se embarquen en el mismo punto y éstos cumplan los requisitos siguientes:

a) que formen un grupo en virtud de un contrato de transporte firmado antes de su llegada al territorio de la otra Parte Contratante, donde sean embarcados para ser transportados al territorio de la Parte Contratante en la que está matriculado el vehículo, o

b) que hayan sido transportados con anterioridad por el mismo transportista de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.1 b) del presente Acuerdo al territorio de la otra Parte Contratante en la que son seguidamente embarcados y transportados al territorio en el que está matriculado en vehículo, o

c) que sean invitados a viajar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre que la parte anfitriona sufrague los gastos de viaje. Los viajeros deben formar un grupo homogéneo, es decir, que no se haya constituido exclusivamente para este viaje. Este grupo deberá después ser transportado al territorio de la Parte Contratante en la que esté matriculado el vehículo.

3. Se necesitará la previa obtención de autorización en el caso de que los servicios discrecionales mencionados en el artículo 5.1 c) no se realicen según lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo.

Artículo 7.

1. Durante la prestación de servicios discrecionales, con excepción de los mencionados en el artículo 6.3, en autobuses, autocares, taxis o vehículos de alquiler con conductor, los vehículos deberán llevar a bordo una hoja de ruta debidamente cumplimentada, en la que figure la lista de viajeros. Esta hoja de ruta deberá estar firmada por el transportista y estar provista del sello de las autoridades aduaneras competentes.

2. La hoja de ruta deberá ser conforme con el modelo que figura en el Anexo 3 del Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús (Convenio Interbus).

3. Las hojas de ruta irán reunidas en cuadernos de 25 hojas, en doble ejemplar, separables. Cada cuaderno estará numerado. Las hojas de ruta también estarán numeradas, del 1 al 25. La página de cubierta del cuaderno deberá ajustarse al modelo que figura en el Anexo 3 del citado Convenio Interbus. El cuaderno se expedirá a nombre del transportista y no será transferible.

4. La hoja de ruta deberá rellenarse de manera legible e indeleble, en doble ejemplar, bien por el transportista, bien por el conductor para cada viaje, antes del inicio de este. Será válida para todo el recorrido.

5. El original de la hoja de ruta separada deberá encontrarse a bordo del vehículo durante toda la duración del viaje para el cual se haya cumplimentado. Se conservará una copia en la sede de la empresa.

6. El transportista será responsable de la conservación de las hojas de ruta.

7. En el caso de servicios que consten de trayectos de ida en vacío, según lo previsto en el artículo 6 del presente Acuerdo, deberán llevarse a bordo, junto con la hoja de ruta, los siguientes documentos:

a) en los casos a que se refiere el artículo 6.2 a), la copia del contrato de transporte o cualquier otro documento que contenga información básica sobre ese contrato (en particular los datos siguientes: lugar, país y fecha de la firma; lugar, país y fecha de embarque de los viajeros; lugar y país de destino del viaje);

b) en los casos a que se refiere el artículo 6.2 b), la hoja de ruta que se ha llevado en el vehículo durante el viaje de ida con carga y durante el correspondiente viaje de vuelta sin carga realizado por el transportista con el fin de llevar a los viajeros al territorio de la otra Parte Contratante y original del contrato de colaboración suscrito por al menos una empresa de cada uno de los países afectados por el itinerario del servicio;

c) en los casos a que se refiere el artículo 6.2 c), la carta de invitación de la parte anfitriona o una fotocopia de dicha carta.

Artículo 8. *Otros servicios.*

1. Los servicios discrecionales no liberalizados mencionados en el artículo 6.3 estarán sujetos a la obtención de una autorización según las leyes y reglamentos nacionales de la Parte Contratante en cuyo territorio se exploten dichos servicios de transporte.

2. Las solicitudes de las autorizaciones mencionadas en el apartado 1 del presente artículo deberán presentarse al menos un mes antes del viaje, a la autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio se ha de explotar el servicio. Dichas solicitudes deberán contener la siguiente información:

a) el nombre y dirección del organizador del viaje;

b) el nombre o razón social y la dirección del transportista;

c) el número de matrícula del vehículo de viajeros;
d) el número de viajeros;
e) las fechas del paso de la frontera, así como los nombres de los puntos fronterizos para cada entrada y salida, con indicación de la distancia recorrida tanto con viajeros como sin ellos;
f) el itinerario y los lugares de embarque y desembarque de viajeros;
g) el nombre del lugar donde se va a pernoctar, incluido el nombre del alojamiento, si se conoce.

3. Los autobuses y autocares sin pasaje que se utilicen exclusivamente para sustituir a autobuses o autocares dañados o averiados, mientras prestan un servicio internacional contemplado en el presente Acuerdo, estarán exentos de autorización.
4. Los servicios de transporte de viajeros por cuenta propia realizados por una persona física o jurídica estarán liberalizados siempre que cumplan las siguientes condiciones:

a) que la actividad de transporte solo sea una actividad accesoria de la persona física o jurídica,
b) que los vehículos utilizados sean propiedad de la persona física o jurídica o hayan sido comprados a plazos por ella o estén sujetos a un contrato de arrendamiento a largo plazo y sean conducidos por un miembro del personal de la citada persona física o jurídica o por la propia persona física o por personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma mediante obligación contractual;
c) que los pasajeros pertenezcan a la empresa o sean trabajadores de la empresa o tengan relación con la misma, y
d) que la actividad de transporte no se realice a título oneroso.

II. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Artículo 9.

1. Todo transporte internacional de mercancías con origen y destino en el territorio de una de las Partes Contratantes realizado por un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante estará sujeto al régimen de autorización previa, excepto en los casos siguientes:

a) transporte postal;
b) transporte de vehículos accidentados o averiados;
c) transporte de basura y otros residuos;
d) transporte de cadáveres de animales para su despiece;
e) transporte de abejas y alevines;
f) transportes funerarios;
g) transporte de mercancías realizado con vehículos de motor cuya masa máxima autorizada, incluida la de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas;
h) transporte de los artículos necesarios para la asistencia médica en caso de ayuda de emergencia, especialmente en casos de catástrofes naturales;
i) transporte de objetos de valor realizado mediante vehículos especiales escoltados por la policía o por otra fuerza de seguridad;
j) transporte de objetos y obras de arte para ferias y exposiciones;
k) transporte de objetos y materiales destinados a publicidad e información;
l) transporte de accesorios y animales destinados a actuaciones musicales, obras de teatro y cinematográficas, espectáculos circenses o deportivos o ferias, así como los artículos destinados a la emisión, grabación o rodaje de películas o de programas de televisión;
m) los transportes discrecionales de mercancías con destino u origen en aeropuertos, en casos de desvío de servicios;
n) los transportes de piezas de recambio y de productos destinados al avituallamiento de barcos y aviones;
o) los transportes de mercancías por cuenta propia;
p) el transporte de animales vivos en vehículos especialmente construidos o permanentemente adaptados para asegurar el transporte de animales vivos siempre que

tales vehículos sean admitidos como tales por las autoridades competentes de las Partes Contratantes;

q) el transporte de mudanzas.

2. La Comisión Mixta creada según el artículo 17 tendrá la potestad de modificar el contenido de las anteriores letras a) a q).

3. La tripulación del vehículo deberá disponer de la documentación adecuada que pruebe sin lugar a dudas que el transporte realizado está incluido entre los servicios de transporte mencionados en el presente artículo.

Artículo 10. *Autorizaciones.*

1. Las autorizaciones serán expedidas por la autoridad competente del país de matriculación del vehículo y habilitarán a su titular a realizar transporte bilateral, de tránsito, entradas en vacío, transporte triangular (con independencia de que el vehículo transite o no por su país de matriculación) y transporte de cabotaje en los términos establecidos en el artículo 2.4 del presente Acuerdo.

2. Las autorizaciones serán válidas durante todo el año natural desde su expedición y hasta el 31 de enero del año siguiente, y únicamente podrán utilizarse por los transportistas a cuyo nombre hayan sido expedidas no pudiendo transferirse a terceros. La autorización se acompañará de un cuaderno de hoja de ruta cuyo modelo acordará la Comisión Mixta creada según el artículo 17 y deberán ser cumplimentados debidamente antes del comienzo del viaje.

3. El transportista que utilice la autorización para cabotaje deberá sellar el retorno en los servicios de aduana de su país de origen en un período inferior a siete días naturales después del servicio.

4. La Comisión Mixta a que se refiere el artículo 17 del presente Acuerdo fijará el número de autorizaciones a intercambiar anualmente con arreglo a las necesidades de ambas Partes Contratantes.

5. Las autorizaciones se llevarán en todo momento en los vehículos y se presentarán a petición de las autoridades de control.

III. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 11. *Cumplimiento de la legislación nacional.*

Los transportistas y el personal empleado por éstos que realicen actividades de transporte según el presente Acuerdo deberán respetar las leyes y reglamentos sobre transporte por carretera y tráfico rodado vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante y serán plenamente responsables de cualquier infracción de dichas leyes nacionales.

Las actividades de transporte deberán efectuarse de conformidad con las condiciones indicadas en las autorizaciones.

Artículo 12. *Masas y dimensiones de los vehículos.*

1. Por lo que respecta a las masas y dimensiones de los vehículos, cada una de las Partes Contratantes se compromete a no imponer a los vehículos matriculados en el territorio de la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las impuestas a los vehículos matriculados en su propio territorio.

2. Si la masa o dimensión de un vehículo, con o sin carga, supera los límites máximos permitidos en el territorio de la otra Parte Contratante, se podrá utilizar dicho vehículo para el transporte de mercancías únicamente cuando se haya obtenido una autorización especial de la autoridad competente de esa Parte Contratante; el transportista deberá cumplir enteramente los requisitos especificados en dicha autorización.

Artículo 13. *Mercancías peligrosas y perecederas.*

Los vehículos que transporten mercancías peligrosas y perecederas deberán ser adaptados y equipados con arreglo a los requisitos establecidos en virtud del Convenio sobre el transporte internacional de cargas peligrosas por vía terrestre (ADR) y del Convenio

sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en esos transportes (ATP). El transporte se realizará según las condiciones establecidas en los mismos.

Artículo 14. *Régimen De Infracciones.*

1. En el caso de que un transportista o el personal a bordo de un vehículo matriculado en una Parte Contratante no haya observado la legislación vigente en el territorio de la otra Parte Contratante, las disposiciones del presente Acuerdo o las condiciones indicadas en la autorización, la autoridad competente del país donde el vehículo esté matriculado podrá, a solicitud de la autoridad competente de la otra Parte Contratante, adoptar las siguientes medidas:

a) amonestar al transportista que haya cometido la infracción por primera vez;
b) en el caso que la infracción fuera grave o muy grave y se produjera por segunda vez otra infracción de esta naturaleza, se procedería a anular o retirar temporalmente las autorizaciones que habiliten al transportista para efectuar transportes en el territorio de la Parte Contratante donde se haya cometido la infracción.

2. La autoridad competente que haya impuesto esta medida deberá notificarlo a la autoridad competente de la otra Parte Contratante.
3. Las disposiciones de este artículo no excluirán las sanciones legales que puedan ser aplicadas por los tribunales o autoridades administrativas del país donde se produjo la infracción.

Artículo 15. *Régimen Aduanero Y Fiscal.*

1. Los vehículos que estén matriculados en el territorio de una de las Partes Contratantes y se importen temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para efectuar servicios de transporte de conformidad con el presente Acuerdo estarán exentos, con arreglo al principio de reciprocidad, del pago de los impuestos sobre vehículos.
2. La disposición contenida en el apartado 1 del presente artículo no se aplicará al pago de peajes por el uso de autopistas, puentes y otras infraestructuras, que se exigirá en virtud del principio de no discriminación.
3. En el caso de los vehículos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, estarán exentos del pago de derechos de aduana y del Impuesto de hidrocarburos, en su caso:

a) los vehículos;
b) el combustible contenido en los depósitos normales de los vehículos, dentro de los límites establecidos por la legislación de ambos países;
c) las piezas de repuesto y las herramientas importadas temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante y destinadas a la reparación de averías de un vehículo. Las piezas de repuesto sustituidas deberán ser reexportadas o destruidas bajo la supervisión de las autoridades aduaneras competentes de la otra Parte Contratante.

Artículo 16. *Autoridades competentes.*

1. Cada una de las Partes Contratantes designará a una autoridad competente, que será la responsable de la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo en su territorio y del intercambio de la información y los datos estadísticos pertinentes. Las Partes Contratantes deberán notificarse mutuamente el nombre y dirección de las autoridades competentes designadas para desempeñar las funciones anteriormente mencionadas.
2. Las autoridades competentes mencionadas en el apartado 1 del presente artículo se intercambiarán periódicamente información relativa a las autorizaciones concedidas y a las actividades de transporte realizadas.

Artículo 17. *Comisión mixta.*

1. Las Partes Contratantes crearán una Comisión Mixta, que será responsable de que se apliquen debidamente las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo.

2. Esta Comisión se reunirá a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes y sus reuniones se celebrarán alternativamente en el territorio de cada una de ellas.

3. Cualquier cuestión relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo deberá ser resuelta mediante negociaciones directas con ocasión de las reuniones de la citada Comisión.

Artículo 18. *Entrada en vigor y duración.*

1. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última Nota diplomática mediante la cual las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente el cumplimiento de sus respectivos requisitos legales.

2. El presente Acuerdo permanecerá en vigor en tanto no sea denunciado por conducto diplomático por una de las Partes Contratantes. En ese caso, la denuncia del Acuerdo será efectiva seis meses después de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido dicha notificación.

§ 72

Aplicación provisional del Acuerdo sobre transporte internacional por carretera entre el Gobierno del Reino de España y el Gobierno de Ucrania, hecho en Kiev el 16 de junio de 1995

Ministerio de Asuntos Exteriores
«BOE» núm. 191, de 11 de agosto de 1995
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1995-19198

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA ENTRE EL GOBIERNO DEL REINO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE UCRANIA

El Gobierno del Reino de España y el Gobierno de Ucrania (denominados a continuación «las Partes Contratantes»),

Deseando desarrollar y favorecer el transporte por carretera de pasajeros y mercancías tanto entre los dos países como en tránsito a través de sus territorios,

Convienen en lo siguiente:

Definiciones

Artículo 1.

A los efectos del presente Acuerdo:

a) Por «transportista» se entenderá cualquier persona física o jurídica que en los territorios de cualquiera de las dos Partes Contratantes esté autorizada, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales pertinentes, a ejercer el transporte internacional de pasajeros o mercancías por carretera.

b) Por «vehículo de pasajeros» se entenderá el vehículo vial de propulsión mecánica que:

Esté construido o adaptado para su empleo por carretera en el transporte de pasajeros y que se utilice para ello;

Tenga más de nueve asientos, incluido el conductor;

Esté matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes;

Sea importado temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para fines de transporte internacional de pasajeros, con destino a dicho territorio, procedente de él o en tránsito por el mismo.

c) Por «vehículo de transporte de mercancías» se entenderá un vehículo de motor, matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes, o un vehículo articulado de

cuyos elementos al menos el vehículo de tracción se halle matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes, que esté:

Exclusivamente construido o adaptado para su empleo en carretera para el transporte de mercancías y se emplee en ello;

Matriculado en el territorio de una de las Partes Contratantes;

Importado temporalmente en el territorio de la otra Parte Contratante para fines de transporte internacional de mercancías por carretera entre los dos países o en tránsito a través de sus territorios.

Ambito de aplicación

Artículo 2.

1. Los transportistas de las Partes Contratantes que empleen vehículos matriculados en el territorio en que tienen su sede estarán autorizados para la realizar, en alquiler o por cuenta propia, operaciones de transporte internacional por carretera entre los territorios de las dos Partes Contratantes y en tránsito por ellos, con sujeción a las condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

2. De modo análogo, y con sujeción a las condiciones establecidas en este Acuerdo, podrán autorizarse operaciones de transporte a o desde terceros países así como entradas de vacío.

3. Nada de lo establecido en el presente Acuerdo puede ser interpretado en el sentido de autorizar a los transportistas de una de las Partes Contratantes a efectuar servicios de transporte entre dos puntos situados dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3.

Ambas Partes Contratantes se atendrán a las disposiciones que emanen de cualquier Acuerdo concluido con la Comunidad Europea o que resulten de ser miembro de ella una de las Partes Contratantes.

I. TRANSPORTE DE PASAJEROS

Servicios regulares

Artículo 4.

1. Los servicios regulares entre los dos países o en tránsito a través de sus territorios deberán ser aprobados conjuntamente por las autoridades competentes de las Partes Contratantes, sobre la base del principio de paridad.

2. Por «servicios regulares» se entenderán aquellos en que se transportan pasajeros en intervalos determinados a lo largo de itinerarios especificados, siendo recogidos y dejados en puntos establecidos de antemano.

3. Cada Autoridad competente expedirá el permiso necesario para el tramo del itinerario operado en su territorio.

4. Las Autoridades competentes fijarán conjuntamente las condiciones para expedir el permiso, a saber: Su duración, frecuencia de la operación de transporte, horarios y escala de tarifas que se aplicará, así como cualquier otro detalle necesario para el eficaz y buen funcionamiento del servicio regular.

5. La solicitud del permiso será dirigida a la autoridad competente del país de matriculación del vehículo, que tendrá derecho a aceptarla o a negarla. En caso de que la solicitud no plantee objeción, dicha Autoridad competente lo comunicará a la Autoridad competente de la otra Parte Contratante.

La solicitud deberá ir acompañada de documentos que contengan todos los datos necesarios (horarios, tarifas e itinerario propuestos, período en que funcionará el servicio durante el año, y fecha en la que se prevé iniciar el servicio). Las autoridades competentes podrán solicitar los datos que consideren convenientes.

Servicios de lanzadera

Artículo 5.

1. A los efectos del presente Acuerdo, por servicios de lanzadera se entenderá la realización de varios viajes de ida y vuelta en los que grupos de pasajeros, previamente establecidos, sean transportados desde el mismo punto de origen al mismo punto de destino.

Cada grupo de pasajeros que haya realizado junto el viaje de ida, deberá posteriormente regresar al punto de partida.

2. Durante el viaje no se podrán tomar o dejar pasajeros.

3. El primer viaje de regreso y el último viaje de ida se realizarán de vacío.

No obstante, la Comisión Mixta podrá acordar otras modalidades de servicios de lanzadera, con arreglo a condiciones que deberán fijarse conjuntamente.

Servicios discrecionales

Artículo 6.

1. A los efectos del presente Acuerdo, se entenderán por servicios discrecionales aquellos que no estén comprendidos en la definición de servicios regulares contenida en el artículo 4, ni en la definición de servicios de lanzadera mencionada en el artículo 5 de este Acuerdo.

Por servicios discrecionales se entenderán:

a) Viajes a puerta cerrada, es decir, servicios en los que se emplea el mismo vehículo para transportar al mismo grupo de pasajeros a lo largo de todo el viaje y para llevarlos de nuevo al mismo lugar de partida.

b) Servicios en los que el vehículo transporta pasajeros durante el viaje de ida y vuelve de vacío.

c) Todos los demás servicios.

2. No podrán tomarse o dejarse pasajeros en los viajes realizados en el ámbito de servicios discrecionales salvo cuando lo autorice la Autoridad competente de la Parte Contratante afectada. Estos viajes podrán ser realizados con arreglo a una cierta secuencia sin que pierdan por ello su carácter de servicio discrecional.

Artículo 7.

1. Los servicios discrecionales a que se refieren el párrafo 1 a) y b) del artículo 6 de este Acuerdo que se realicen empleando vehículos matriculados en el territorio de una Parte Contratante no necesitarán permiso de transporte alguno en el territorio de la otra Parte Contratante.

2. La Comisión Mixta podrá acordar las condiciones (incluida documentación) para liberalizar los servicios discrecionales a que se refiere el artículo 6.1.c).

Se necesitarán permisos para el transporte al territorio de la Parte Contratante afectada en caso de servicios discrecionales a que se refiere el párrafo 1 c) del artículo 6, a menos que la Comisión Mixta haya decidido liberalizarlos.

Artículo 8.

1. Los transportistas que operen servicios de viajeros, salvo los descritos en el artículo 4, deberán llevar a bordo de sus vehículos una hoja de ruta debidamente rellenada que contenga la lista de pasajeros, firmada por el transportista y sellada por las autoridades aduaneras competentes.

2. La hoja de ruta es expedida por la Autoridad competente de la Parte Contratante interesada y deberá llevarse en el vehículo a lo largo de todo el viaje para el que se haya expedido. El transportista está obligado a rellenar debidamente la hoja de ruta y deberá presentarla a solicitud de cualquier inspector autorizado.

Artículo 9.

1. Los servicios de lanzadera, que fueron descritos en el artículo 5, y los servicios discrecionales no liberalizados mencionados en el artículo 7.2, estarán sujetos a permiso, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales de la Parte Contratante en cuyo territorio se realice dicho servicio de transporte.

2. Las solicitudes de permisos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo se presentarán por lo menos un mes antes del viaje a la Autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio haya de efectuarse el servicio. Dichas solicitudes deben contener los datos siguientes:

Nombre y dirección del organizador del viaje.
Nombre o razón social y dirección del transportista.
Número de matrícula del vehículo de pasajeros.
Número de pasajeros.
Fechas de cruce de la frontera y nombres de los puntos fronterizos para cada entrada y salida, con indicación de la distancia recorrida tanto con pasajeros como en vacío.
Itinerarios y lugares donde se toman y se dejan pasajeros.
Nombre del lugar de pernoctación, incluyendo la dirección de tal lugar, si se conocen.
Clase de servicio: servicio de lanzadera o servicio discrecional.

3. La entrada de un vehículo vacío para sustituir a otro averiado de la misma nacionalidad se autorizará mediante documento especial, que expedirá la Autoridad competente de la Parte Contratante en cuyo territorio se halla averiado el vehículo.

II. TRANSPORTE DE MERCANCIAS

Artículo 10.

Todo transporte internacional de mercancías al territorio de una Parte Contratante o procedente del mismo, realizado por un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante, estará sujeto al régimen de permiso previo, salvo en los casos siguientes:

a) Transporte de correspondencia realizado en el marco de un servicio público.
b) Transporte de un vehículo averiado/accidentado.
c) Transportes fúnebres.
d) Transportes de mercancías en vehículos de motor cuyo peso total máximo permitido no exceda de 6 toneladas o cuya carga útil permitida, incluida la de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas.
e) Transporte de medicamentos, equipo médico y otros artículos con fines de ayuda de urgencia, en particular en el caso de calamidades naturales.
f) Transporte de objetos y obras de arte para exposiciones, ferias o fines no comerciales.
g) Transporte de accesorios y animales destinados o procedentes de actuaciones musicales, funciones teatrales, películas, eventos deportivos o de circos o ferias, así como artículos destinados a la emisión, grabación o rodaje de películas o programas de televisión.

La Comisión Mixta establecida en el artículo 19 podrá modificar el tenor de los apartados a) a g) de los párrafos anteriores.

La tripulación del vehículo deberá llevar documentos adecuados que prueben sin lugar a dudas que el transporte realizado figura entre los mencionados en el presente artículo.

Permisos

Artículo 11.

1. Los permisos bilaterales y de tránsito serán expedidos por la Autoridad competente del país de matrícula del vehículo.

Para poder expedir los permisos, las Autoridades competentes de las Partes Contratantes intercambiarán, de acuerdo con el principio de paridad, el número convenido de permisos en blanco para su empleo en el tráfico bilateral o de tránsito.

2. Tipos de permisos:

a) Permisos de ida y vuelta, válidos para un solo viaje (en ambos sentidos). Son válidos por un período de hasta tres meses, contados a partir del día de su entrega al transportista.

b) La Comisión Mixta podrá convenir en expedir permisos anuales, válidos para un número ilimitado de viajes en ambos sentidos y por un período de un año. De acordar la existencia de permisos anuales, establecerá conjuntamente el tipo de equivalencia de estos permisos anuales.

3. Antes del comienzo del viaje, el transportista deberá rellenar debidamente el permiso, en el que estará determinado el tipo de viaje (bilateral o de tránsito) que se vaya a efectuar.

4. El número de permisos que se expidan a las Partes Contratantes será fijado por la Comisión Mixta a que se refiere el artículo 19 de este Acuerdo, con arreglo a las necesidades de ambas Partes Contratantes.

Artículo 12.

1. Los transportes efectuados en vehículos matriculados en una Parte Contratante entre el territorio de la otra Parte Contratante y un tercer país necesitarán permiso especial.

2. La entrada de vacío en el territorio de una Parte Contratante de un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante necesitará un permiso especial, salvo en los casos de transporte exentos de autorización a que se refiere el artículo 10 del presente Acuerdo.

3. La Comisión Mixta establecida en el artículo 19 fijará las condiciones y porcentaje de permisos del contingente anual que podrán utilizarse para entradas de vacío así como para transportes con terceros países.

Artículo 13.

Los permisos deberán llevarse en el vehículo en todo momento y presentarse a solicitud de cualquier inspector autorizado.

Cumplimiento de las Leyes nacionales

Artículo 14.

Los transportistas y su personal que efectúen actividades de transporte de conformidad con el presente Acuerdo deberán cumplir las leyes generales y reglamentos relativos al transporte y tráfico por carretera vigentes en el territorio de la otra Parte Contratante y asumirán plena responsabilidad en caso de infracción de dichas leyes nacionales.

Las actividades de transporte deberán efectuarse de conformidad con los requisitos señalados en los permisos.

Peso y dimensiones de los vehículos

Artículo 15.

1. Por lo que respecta al peso y dimensiones de los vehículos, cada una de las Partes Contratantes se obliga a no imponer a los vehículos matriculados en la otra Parte Contratante condiciones más restrictivas que las impuestas a los vehículos matriculados en su territorio.

2. En los casos en que el peso o las dimensiones de un vehículo vacío o cargado superen los límites máximos permitidos en el territorio de la otra Parte Contratante, sólo podrá utilizarse ese vehículo para transportar mercancías después de haber obtenido un permiso especial de la Autoridad competente de esa Parte Contratante; el transportista deberá cumplir enteramente los requisitos especificados en ese tipo de permisos.

3. Para el transporte de mercancías peligrosas se requerirá un permiso especial expedido por la Autoridad competente del territorio de la Parte Contratante donde se efectúa el transporte.

Infracciones al acuerdo

Artículo 16.

1. En el caso de que un transportista o el personal a bordo de un vehículo matriculado en una Parte Contratante no haya observado la legislación vigente en el territorio de la otra Parte Contratante, o las disposiciones del presente Acuerdo o las condiciones indicadas en el permiso, la Autoridad competente del país donde el vehículo esté matriculado podrá, a solicitud de la Autoridad competente de la otra Parte Contratante, adoptar las siguientes medidas:

a) Amonestar al transportista que ha cometido la infracción.
b) Suspender o retirar temporalmente los permisos que autorizan a efectuar transportes en el territorio de la Parte Contratante donde se cometió la infracción.

2. La Autoridad competente que ha adoptado esa medida lo notificará a la Autoridad competente de la otra Parte Contratante que la haya propuesto.
3. Lo dispuesto en este artículo no eximirá de las sanciones legales que puedan aplicar los tribunales u autoridades administrativas del país donde se produjo la infracción.

Impuestos

Artículo 17.

Se aplicarán las disposiciones siguientes:

1. Los vehículos que estén matriculados en el territorio de una Parte Contratante y se importen temporalmente al territorio de la otra Parte Contratante para efectuar servicios de transporte de conformidad con el presente Acuerdo estarán exentos, con arreglo al principio de paridad, del pago por el uso de carreteras y de impuestos de circulación.
2. No obstante, esta exención no se aplicará al pago de peajes de carreteras, peajes de puentes y otros gravámenes análogos, que se exigirán siempre sobre la base del principio de no discriminación.
3. En el caso de Vehículos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo, estarán exentos del pago de derechos de aduana:

a) El vehículo.
b) El combustible contenido en los depósitos normales de los vehículos.
c) Las piezas de recambio importadas en el territorio de la otra Parte Contratante y destinadas a la reparación de averías de un vehículo. Las piezas sustituidas deberán reexportarse o destruirse.

Autoridades competentes

Artículo 18.

1. Cada Parte Contratante designará a su Autoridad competente, que será la encargada de aplicar las disposiciones del presente Acuerdo en su territorio y de intercambiar la información y los datos estadísticos pertinentes.
Las Partes Contratantes deberán comunicarse mutuamente el nombre y la dirección de las Autoridades competentes que designen para desempeñar las funciones antes mencionadas.
2. Las Autoridades competentes a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo intercambiarán periódicamente información sobre los permisos expedidos y las actividades de transporte efectuadas.

Comisión Mixta

Artículo 19.

1. Las Partes Contratantes crearán una Comisión Mixta, que se encargará de la debida aplicación de las disposiciones que figuran en el presente Acuerdo.

2. Esta Comisión se reunirá, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a ser posible una vez al año, y sus reuniones se celebrarán alternativamente en el territorio de cada una de las Partes Contratantes.

3. Cualquier cuestión relativa a la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo deberá ser resuelta mediante negociaciones directas, en las reuniones de la citada Comisión Mixta.

4. Las Autoridades competentes podrán, por mutuo acuerdo, modificar lo dispuesto en el presente Acuerdo, lo que habrá de confirmarse mediante canje de Notas Diplomáticas.

Entrada en vigor y duración

Artículo 20.

1. El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de su firma y entrará en vigor en la fecha de la última Nota Diplomática por las que las Partes Contratantes se notifiquen mutuamente que se han cumplido sus respectivos requisitos constitucionales.

2. Este Acuerdo permanecerá en vigor, a menos que lo denuncie una de las Partes Contratantes por conducto diplomático. En ese caso, dicha denuncia tendrá efecto seis meses después de su notificación a la otra Parte Contratante.