

## DISPOSICIONES GENERALES

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1800

*DECRETO 51/2012, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera.*

La Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera dotó de una regulación completa al transporte de viajeros por carretera en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, adecuada a las necesidades y exigencias que el carácter estratégico y básico que este sector tiene para el desarrollo y cohesión social, económica y territorial de la Comunidad Autónoma. El artículo 18.c) de la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno así como el artículo 4.1 de la Ley 4/2004 facultan al Gobierno Vasco para dictar las disposiciones reglamentarias que resulten precisas para el desarrollo y aplicación de la misma, lo que viene a plasmarse en el presente Reglamento, que concreta los principios y el marco normativo contenido en la Ley.

El presente Reglamento desarrolla el espíritu de la Ley con especial sensibilidad a las nuevas realidades y retos que plantea el transporte público de viajeros por carretera en Euskadi. En particular, la necesidad de avanzar hacia un modelo de transporte más sostenible en su triple variante; sostenibilidad medioambiental, a partir de una apuesta clara por los medios de transporte más sostenibles, que apuesten por las fuentes de energía más limpias y contribuyan a una mayor eficiencia del consumo energético; sostenibilidad social, permitiendo la accesibilidad universal a los medios de transporte y la atención a los colectivos más desprotegidos o que requieren una especial atención y; una sostenibilidad económica, lo cual supone una asignación de los recursos más eficiente a partir de la necesaria coordinación por parte del Gobierno Vasco a través de sus facultades de planificación contempladas en la Ley, para lograr así, la optimización de la oferta los servicios de transporte y de la gestión de los recursos públicos.

Igualmente es importante fomentar la calidad del transporte por carretera. Una de las manifestaciones más importantes de la calidad del transporte público es la seguridad, en particular, la seguridad de los escolares en sus desplazamientos a sus centros educativos. En este sentido, el Reglamento trata de impulsar, dentro de sus facultades reglamentarias, la implantación de los necesarios dispositivos de seguridad.

Por último, el Reglamento trata de incorporar un análisis económico del marco normativo, propiciando un mercado más abierto, libre y ajustado a las últimas tendencias del Derecho de la Competencia que debe redundar en un mejor y menos costoso servicio para el usuario a partir de la adjudicación de la gestión del servicio de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general a través, como regla general, de un sistema de concesiones, con sujeción a los principios de publicidad, concurrencia y transparencia, de tal manera que se logre un modelo concesional realmente meritocrático donde primen los méritos para la prestación del servicio más adecuado sobre cualquier otra consideración.

Es por ello, que se propone ahora un desarrollo normativo armónico con el existente en el Estado y el emanado recientemente de la Unión Europea, pudiendo destacarse el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y en especial el 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, adaptándolo e incorporándolo a la realidad de nuestro Derecho interno y a la propia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

En el Capítulo I de «Disposiciones comunes» se regulan los principios básicos a los que responde de forma integradora la nueva norma, la potestad planificadora sobre el sector del transporte de viajeros recogido en la Ley, la colaboración entre las distintas Administraciones competentes, la coordinación con otras modalidades de transporte, así como el régimen tarifario.

El Capítulo II del Reglamento «Régimen jurídico para el desempeño de la actividad», asume los requisitos para ejercer la profesión de transportista por carretera que regula el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, 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; asimismo regula el Registro de Transportistas que se coordinará con el registro estatal y se habrá de adecuar a lo dispuesto en el citado Reglamento (CE) n.º 1071/2009.

El Capítulo III se dedica íntegramente a regular los distintos aspectos jurídicos de la prestación del servicio público interurbano bajo el epígrafe de «Servicio público de transporte interurbano de viajeros». La Sección 1.ª regula el establecimiento del servicio, que podrán promoverlo la Administración de oficio, los particulares u otras Entidades públicas o privadas, atendiendo a las demandas reales o potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, la repercusiones de su inclusión en la red y el resto de las circunstancias sociales que afecten a su establecimiento, debiendo actualizarse los programas y planes de transporte cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente, o incluyan servicios cuya creación o mantenimiento se demuestren posteriormente injustificados. La Sección 2.ª regula el «Régimen concesional» donde se desarrollan las previsiones para garantizar la aplicación de los principios de transparencia, igualdad de trato de los operadores en competencia, y proporcionalidad, se definen las obligaciones de servicio público a incluir en los pliegos de la concesión y se regula la duración de las concesiones atendiendo a las características y necesidades del servicio, no pudiendo superar los 10 años pero pudiéndose prorrogar por un porcentaje máximo del 50% del periodo original en los supuestos que expresamente se tasan. Se regulan también las reglas de concurrencia, pudiendo concurrir a las licitaciones las empresas que reúnan los requisitos previstos en el artículo 10 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, así como las especificaciones que se señalan en el Reglamento.

La Sección 3.ª regula entre otros aspectos las modificaciones de las concesiones que deberán preverse en los pliegos o en el anuncio de licitación, adecuándose a lo establecido en la legislación de contratación del sector público. La Sección 4.ª desarrolla las concesiones zonales cuyo establecimiento lo podrá acordar la Administración de oficio o a instancia de particulares. Las determinaciones del plan de explotación formarán parte de las cláusulas concesionales. Los planes de explotación, a su vez, se ajustarán a las disposiciones contenidas en los planes de transporte.

El Capítulo IV del Reglamento regula el régimen jurídico de los servicios de transporte de interés público. En la Sección 1.ª se contienen las normas para establecimiento y habilitación para servicio público de baja utilización. La Sección 2.ª regula los transportes regulares temporales cuyo carácter extraordinario y temporal justifiquen la necesidad de su establecimiento.

La Sección 3.ª viene a desarrollar lo establecido en el artículo 36 de la Ley respecto de los servicios de transporte regular de uso especial. Se regulan los supuestos en los que no procede autorizar el establecimiento de un servicio de uso especial por existir uno de uso general coincidente

que pueda atender adecuadamente las necesidades surgidas, procediéndose a derogar el Decreto 266/1998, de 6 de octubre donde se regulaba el derecho de preferencia para la prestación de los servicios regulares de uso especial de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

La Sección 4.<sup>a</sup> regula las autorizaciones de transporte público discrecional a que se refiere el artículo 37 de la Ley, estableciéndose el régimen de contratación global por el transportista como regla general para su prestación y los supuestos de contratación por plaza como excepción. La Sección 5.<sup>a</sup> regula el transporte turístico, que necesariamente se prestará conjuntamente con algún servicio complementario de naturaleza turística y carácter mínimo. La Sección 6.<sup>a</sup> básicamente regula los requisitos y condiciones que deben reunir los transportes privados complementarios para ser autorizados, remitiéndose a lo establecido en la Ley 4/2004, de 18 de marzo.

El Capítulo V regula el transporte urbano de viajeros, como servicio público municipal. Los Ayuntamientos serán competentes para la regulación, planificación, administración, financiación, gestión, inspección y sanción del transporte público urbano de viajeros que se desarrolle dentro de sus respectivos términos municipales. En el supuesto de tráficos coincidentes urbanos e interurbanos, la Diputación Foral podrá condicionar el establecimiento de un servicio regular urbano a la aprobación de un plan de coordinación de la explotación de ambos servicios. El Capítulo VI regula las Estaciones de viajeros, estableciendo los requisitos mínimos que han de cumplir las instalaciones y el Capítulo VII el «Régimen de inspección y control» regulando las funciones de inspección dirigidas a verificar y asegurar el cumplimiento del presente Reglamento, pudiendo el Gobierno Vasco, en concurrencia con las Diputaciones Forales, establecer un planificación general de la inspección con la finalidad de unificar criterios, homogeneizar y objetivar la actividad inspectora en todo el territorio autonómico. La programación y actividad inspectora que desarrollen las Diputaciones Forales deberá cumplir esas directrices generales.

La norma de desarrollo se cierra con dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y dos disposiciones finales.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, previa deliberación y aprobación del Consejo de Gobierno en su sesión celebrada el día 3 de abril de 2012,

#### DISPONGO:

Artículo 1.– Se aprueba el Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera, que figura como anexo al presente Decreto.

Artículo 2.– El incumplimiento de las disposiciones previstas en el Reglamento se regirá por lo dispuesto sobre el régimen sancionador en el capítulo XII de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.– Las concesiones de servicios públicos regulares vigentes a la entrada en vigor de este Reglamento, seguirán manteniendo su vigencia hasta el final del plazo de dicha concesión.

Segunda.– Los expedientes administrativos de autorizaciones o concesiones cuya tramitación se encuentre ya iniciada a la entrada en vigor de este Reglamento, culminarán su tramitación de conformidad con lo previsto en esta disposición.

## DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Se deroga el Decreto 266/1998, de 6 de octubre, por el que se regula el derecho de preferencia para la prestación de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera de uso especial, de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, así como cuantas disposiciones generales de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Reglamento.

## DISPOSICIONES FINALES

Primera.– En lo no previsto en el presente Reglamento será de aplicación supletoria la legislación estatal en materia de transportes y en materia de contratación del sector público.

Segunda.– El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Dado en Vitoria-Gasteiz, a 3 de abril de 2012.

El Lehendakari,  
FRANCISCO JAVIER LÓPEZ ÁLVAREZ.

El Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes,  
IGNACIO MARÍA ARRIOLA LÓPEZ.

## ANEXO AL DECRETO 21/2012, DE 3 DE ABRIL

## REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

## CAPÍTULO I

## DISPOSICIONES COMUNES

## SECCIÓN 1.ª

## NORMAS GENERALES

## Artículo 1.– Objeto del reglamento.

1.– El presente Reglamento tiene por objeto desarrollar la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transportes de Viajeros por Carretera. Las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán en relación con el transporte urbano e interurbano de viajeros y con las estaciones de viajeros, a que se refiere el artículo 1 y que definen el artículo 2 de la Ley.

2.– Las competencias administrativas reguladas en este Reglamento serán ejercidas de conformidad con el régimen competencial previsto en el artículo 4 de la Ley.

## Artículo 2.– Principios de ordenación administrativa.

Son objetivos y principios generales de la actuación de los poderes públicos en materia de transporte público de viajeros por carretera los relacionados en el artículo 3.2 de la Ley. En este sentido, son principios inherentes al fomento de un sistema de transporte sostenible:

- a) El impulso para alcanzar una movilidad sostenible.
- b) El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras, con el mínimo impacto ambiental posible.
- c) La prioridad de los medios de transporte de menor coste social y ambiental.
- d) El fomento y la incentivación del transporte público y colectivo y de otros sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, promoviendo los medios de transporte eléctricos y desincentivando los medios de transporte menos ecológicos, promoviendo e incentivando el uso de combustibles de bajo impacto ambiental alternativos al petróleo.
- e) La cooperación institucional entre distintas Administraciones con competencias sectoriales que incidan en la configuración y necesidades del transporte, garantizando la adecuada planificación y coordinación del sector a partir de la planificación general, propiciando la eficacia de los recursos públicos.
- f) La distribución adecuada de los costes de implantación y gestión del transporte, incluyendo la participación de las empresas en la financiación de las infraestructuras y los servicios de los que vayan a ser beneficiarios.
- g) El fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio, reduciendo las necesidades de movilidad de las personas.

SECCIÓN 2.<sup>a</sup>

## PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN

## Artículo 3.– Plan General de Transporte y Planes de Transportes.

1.– Corresponderá al Gobierno Vasco la planificación general del transporte interurbano con objeto de precisar las previsiones, objetivos y prioridades del sector dentro de un marco común autonómico, a fin de garantizar su desarrollo armónico y equilibrado, eficiente y sostenible, y la adecuada coordinación y oferta de todos los servicios de transporte público, engarzándolo en el conjunto del sistema de transporte de tal manera que se garantice la coordinación con los servicios correspondientes con otras modalidades de transporte, así como con otros ámbitos de actuación administrativa que estén necesariamente relacionados, todo ello en aras a una mayor eficiencia en la gestión de recursos públicos.

El Plan General de Transporte contemplará entre otros los siguientes aspectos: Análisis y diagnóstico de la movilidad en Euskadi y, en particular, la movilidad en el transporte público por carretera; el análisis de la cobertura de la red y la accesibilidad; el análisis de la demanda global y adecuación de la oferta actual de servicios y de las infraestructuras e instalaciones existentes. A partir de estos análisis, el Plan General de Transporte establecerá el diseño general de la red de transportes regulares, sus ejes básicos y su integración con el resto de sistemas de transporte y de la oferta de transporte público en Euskadi.

2.– Corresponderá a las Diputaciones Forales, dentro del ámbito competencial que expresamente le reconoce el artículo 4.2 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, la elaboración de los Planes de Transporte en desarrollo de la planificación general fijada por el Gobierno Vasco.

3.– Corresponderá a los Ayuntamientos la planificación local del transporte urbano de viajeros en el ámbito competencial del artículo 4.3 de la Ley 4/2004.

4.– Los Planes de Transporte elaborados por las Diputaciones Forales deberán desarrollar los siguientes aspectos: diagnóstico de la movilidad de la zona y su relación con el transporte colectivo en la movilidad de la zona; ordenación del tráfico interurbano y su afeción a la movilidad de la zona; promoción y financiación adecuada de las infraestructuras y servicios de transportes públicos colectivos necesarios en la zona, servicios públicos de gestión directa, diseño de la red de transporte, integración con otros sistemas de transporte; impacto en la ordenación y explotación de las redes viarias principales de la zona; restricciones o limitaciones en determinadas zonas que respondan a razones de interés público; organización del aparcamiento intrazonal y promoción de aparcamientos disuasorios en las estaciones de viajeros, así como el fomento de los medios de transporte más ecológicos, indicadores de seguimiento y evaluación de Planes.

5.– Los Planes de Transporte elaborados por los Ayuntamientos incorporarán los siguientes ámbitos: diagnóstico de la movilidad urbana y su relación con el transporte colectivo en la movilidad de la zona; ordenación del tráfico urbano y su afeción a la movilidad de los diversos barrios; promoción y financiación adecuada de las infraestructuras y servicios de transportes públicos colectivos necesarios en la zona, servicios públicos de gestión directa, diseño de la red de transporte, integración con otros sistemas de transporte; impacto en la ordenación y explotación de las redes viarias principales de la zona; restricciones o limitaciones en determinadas zonas que respondan a razones de interés público; organización del aparcamiento intrazonal y promoción de aparcamientos disuasorios en las estaciones de viajeros, así como el fomento de los medios de transporte más ecológicos, indicadores de seguimiento y evaluación de Planes.

#### Artículo 4.– Elaboración de los Planes de Transporte.

1.– La elaboración del Plan General de Transporte del artículo 3.1 de este reglamento se ejercerá por el Departamento competente en materia de transporte del Gobierno Vasco. El Plan se elaborará bien de oficio o a instancia de las Diputaciones Forales, las Asociaciones representativas de transportistas o usuarios, de la Autoridad del Transporte de Euskadi, las Autoridades Territoriales de Transporte o de otras administraciones u órganos administrativos.

2.– El Departamento competente en materia de transporte del Gobierno Vasco deberá elaborar un anteproyecto que someterá a información pública por un plazo de un mes, recabando informe de las distintas administraciones afectadas que tendrá carácter preceptivo y deberá ser emitido en un plazo máximo de un mes. En caso de no emitirse el informe en el plazo establecido, se podrán proseguir las actuaciones, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Se deberá efectuar consulta a la Comisión Consultiva de Consumo de Euskadi y a los órganos competentes en materia de movilidad sostenible en la forma prevista en la legislación específica.

3.– El Plan General de Transporte se someterá para su aprobación por el Consejo de Gobierno a propuesta del Departamento competente en materia de transporte. No obstante, si los Planes contuvieran prescripciones relativas a infraestructuras, será necesaria la participación y conformidad a este respecto de los órganos y administraciones competentes sobre éstas.

4.– La aprobación de los planes de transporte de las Diputaciones Forales y los de ámbito local elaborados para el desarrollo del Plan General de Transporte corresponderá a sus respectivos órganos competentes, previo informe preceptivo del Departamento competente en materia de transporte del Gobierno Vasco, que deberá ser emitido en un plazo máximo de un mes.

5.– 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.

6.– Lo establecido en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco, cuando se tramiten planes sectoriales y en la normativa aplicable en materia de evaluación de impacto ambiental.

#### Artículo 5.– Colaboración y Coordinación.

1.– El Gobierno Vasco garantizará la colaboración interadministrativa, procurándose en todo momento la coordinación de las actuaciones de la Administración autonómica con las Diputaciones Forales y los Ayuntamientos en sus respectivas competencias, a fin de hacer posible un sistema común de transporte y de simplificar y facilitar a los administrados sus relaciones con la Administración. Esta colaboración se realizará en caso de existir, en el marco de la Autoridades Territoriales de Transporte.

Las Administraciones públicas dentro del ámbito de sus respectivas competencias, deberán coordinar los transportes de viajeros por carretera con servicios propios de otras modalidades de transporte, y con otros ámbitos de actuación administrativa relacionados con el transporte y, a tal fin, podrán acordar los Convenios de colaboración y los Consorcios que estimen oportunos.

2.– Con objeto de favorecer una más adecuada prestación del transporte público, las empresas que realicen transporte público en un determinado modo podrán contratar con otros transportistas debidamente autorizados, la realización de transportes en un modo diferente, siempre que éstos sean antecedentes o subsiguientes de los que ellos realicen directamente y supongan

lunes 23 de abril de 2012

un complemento de éstos que se lleve a cabo sin solución de continuidad, debiendo cumplir las condiciones que se establezcan en su caso por el departamento competente en materia de transportes del Gobierno Vasco, en atención a garantizar la referida complementariedad.

3.– A estos efectos, las empresas y operadores ferroviarios quedan autorizados para complementar el transporte ferroviario de viajeros con el realizado por si mismas en un modo diferente siempre y cuando éste sea antecedente o continuación de carácter complementario del realizado por ferrocarril por dichas empresas u operadores y éstas dispongan de los títulos habilitantes de transporte público necesarios para realizar el transporte de que se trate. Queda también autorizada a contratar en nombre propio con transportistas debidamente habilitados, la realización de un determinado modo de transportes distinto al ferroviario, que complemente al que ella realiza por ferrocarril. En caso de que exista un servicio de transporte por carretera regular permanente de uso general coincidente, necesitará autorización de la administración competente sobre dicho servicio regular.

4.– A efectos de valorar la referida coincidencia, se entenderá que el servicio de carácter complementario no es coincidente y no requiere autorización alguna, cuando el servicio complementario se preste en la zona de influencia de los núcleos urbanos y en las distancias previstas en el artículo 19.1.a) del presente Reglamento.

### SECCIÓN 3.<sup>a</sup>

#### RÉGIMEN TARIFARIO

Artículo 6.– Régimen y estructura tarifaria.

1.– Tendrán carácter de tarifas obligatorias y máximas exclusivamente las de los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general, que se deberán establecerse en el correspondiente título concesional. Las tarifas obligatorias deberán estar expuestas al público en lugares de venta, locales, redes digitales y cualquier otro medio de acceso público.

2.– Las tarifas que resulten obligatorias se fijarán originalmente de acuerdo con la valoración de los elementos que integran la estructura de costes del servicio que a tal efecto deberá determinar la Administración. Dicha valoración la realizará la Administración competente tomando como base los costes de una empresa adecuadamente gestionada, pudiendo establecer la Administración reglas a tal efecto que permitan determinar los costes reales del servicio, la amortización y un beneficio empresarial razonable.

3.– El régimen tarifario de la concesión podrá establecerse mediante:

a) Una única tarifa Viajero-Kilómetro, para todos los servicios y expediciones de la concesión; distintas tarifas Viajero-Kilómetro específicas para cada uno de los servicios y expediciones; o una tarifa Viajero-Kilómetro especial para aquellos servicios que por su comodidad, calidad u otras circunstancias lo requieran.

b) Tarifas Zonales por viajero para cada zona por la que discurran los servicios de la concesión, independientemente del número de kilómetros realizados.

c) Tarifas por viajero para todos los servicios de la concesión, independientemente de los kilómetros realizados.

4.– En los supuestos previstos en la letra a), el precio del billete para cada trayecto será el resultante de multiplicar la tarifa establecida por la distancia en kilómetros entre los puntos de

origen y destino, pudiendo aplicarse, en su caso, los redondeos autorizados. Podrá asimismo, en dichos supuestos, preverse un mínimo de percepción cualquiera que sea la distancia recorrida.

5.– En el caso de que se establezcan mecanismos de billete único o integración tarifaria de varios operadores, los distintos operadores, administraciones y autoridades territoriales de transporte podrán acordar un nuevo régimen tarifario. Cualquier servicio regular permanente de viajeros de uso general que preste un servicio de transporte en el territorio en el que se haya efectuado una integración tarifaria de los diversos operadores de transporte público, tendrá derecho a adherirse en los mismos términos y condiciones que el resto de operadores que prestan el servicio de transporte público con un régimen tarifario integrado.

#### Artículo 7.– Revisión de tarifas.

1.– Las tarifas serán revisadas por la Administración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 48.6 de la Ley, cuando sufran variación el conjunto de elementos que integran la estructura del coste del servicio, de modo que se altere su equilibrio económico.

2.– Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa de contratación del sector público respecto a la revisión de precios en los contratos de las administraciones públicas, dentro del segundo trimestre de cada año, la Administración procederá a la revisión general de las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros en régimen de concesión, de acuerdo con las reglas que se determinan en el apartado siguiente.

3.– En la revisión de las tarifas habrá de tenerse en cuenta la modificación de los precios calculada como la variación anual de la media de los Índices de Precios al Consumo (grupo general para el País Vasco) publicados por el Instituto Nacional de Estadística en el año natural anterior al de la revisión sobre la misma media del año precedente en Euskadi (en adelante  $\Delta IPC_{medio}$ ) y la modificación del número de viajeros-kilómetro realizados en cada concesión en el año natural anterior al de la revisión (en adelante  $V/Kmr$ ) en relación con la misma magnitud correspondiente al año precedente (en adelante  $V/kmr-1$ ).

A tal efecto, la revisión se realizará calculando el coeficiente de actualización C, mediante la expresión:

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

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

$$X = \frac{1}{100} \cdot \left[ \frac{V/km_r - V/km_{r-1}}{V/km_{r-1}} \right]$$

$V/Kmr$  = Viajeros/Kilómetro concesión año r.

$V/Kmr-1$  = Viajeros/Kilómetro concesión año r-1.

Donde  $V/Kmr$  se refiere al año natural anterior a la revisión y  $V/Kmr-1$  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 de actualización C se aplicará a las tarifas vigentes en cada una de las concesiones (Tt-1) de forma que la tarifa revisada (Tt) para cada momento sea:

$$Tt = Tt - 1 \cdot C$$

Donde Tt= Tarifa revisada, Tt - 1= Tarifa vigente, y C= Coeficiente de actualización.

4.– La falta de aportación por parte de un concesionario de los datos relativos a una concesión en los términos establecidos tendrá como consecuencia, independientemente de las sanciones a que legalmente haya lugar, que no se revise la tarifa de esa concesión hasta que dicha falta sea subsanada. La omisión, el error o la falsedad en los referidos datos aportados por el concesionario tendrá como consecuencia, independientemente de la sanción a que, en su caso, pudiera haber lugar conforme a lo legalmente establecido, que, una vez detectados aquéllos, se proceda a rectificar la tarifa revisada que se hubiera calculado tomando en cuenta tales datos, así como todas las que, en su caso, se hubiesen aprobado con posterioridad.

5.– El Departamento competente en materia de transporte del Gobierno Vasco elaborará y mantendrá actualizado un Observatorio en el que se contemple la evolución de los costes de los servicios de transporte de viajeros, y al que dará difusión a través de los medios que se consideren más eficaces para facilitar su conocimiento por empresas y personas usuarias. En dicho Observatorio se dará audiencia a la Autoridad del Transporte de Euskadi, las autoridades territoriales así como las asociaciones más representativas de las empresas del sector del transporte y de las personas usuarias.

Artículo 8.– Cambios de moneda.

Todos los autobuses que realicen transporte público interurbano de viajeros deberán circular provistos de moneda metálica o billetes que permitan devolver a la persona usuaria cambios hasta la cantidad de 20 euros, y aceptar billetes de hasta dicho importe. El referido importe podrá ser modificado por Orden del titular del Departamento competente en materia de transporte del Gobierno Vasco.

## CAPÍTULO II

### RÉGIMEN JURÍDICO PARA EL DESEMPEÑO DE LA ACTIVIDAD

#### SECCIÓN 1.ª

### CONDICIONES PREVIAS PARA EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD

Artículo 9.– Requisitos subjetivos para el ejercicio de la actividad.

De conformidad con lo establecido en el artículo 10.2 de la Ley, para el ejercicio de las actividades de transporte público de viajeros será necesario el cumplimiento de los requisitos de capacitación profesional, honorabilidad, y establecimiento fijo y efectivo, en los términos establecidos por el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, 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, así como en los términos de la normativa europea, estatal o autonómica que lo desarrolle.

Artículo 10.– Requisitos objetivos para el ejercicio de la actividad.

1.– La capacidad económica constituirá el requisito objetivo necesario para el ejercicio de la actividad, conforme a lo establecido en el artículo 10.3 de la Ley, y consistirá en la disposición de los recursos financieros y de los medios materiales necesarios para la puesta en marcha y para la adecuada gestión de la actividad de que se trate, debiendo disponer del capital y de las reservas que al efecto se señalan en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, 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, así como en los términos de la normativa europea, estatal o autonómica que lo desarrolle.

2.– La Administración competente podrá en todo caso, comprobar el adecuado estado financiero de las empresas, sus balances, cuentas de resultado así como cualquier otra información necesaria para conocer la disposición de recursos necesarios para el ejercicio de la actividad.

Artículo 11.– Continuación del ejercicio de la actividad.

1.– Deberá comunicarse a la Administración cualquier modificación que se produzca respecto de los requisitos objetivos y subjetivos exigidos para el ejercicio de la actividad, en los términos establecidos en la normativa vigente.

2.– Cuando la Administración competente constate que una empresa o empresario individual titular de concesiones o autorizaciones corre el riesgo o ha dejado de cumplir los requisitos objetivos o subjetivos para el ejercicio de la actividad, fijará un plazo para la regularización de la situación en los términos señalados en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, 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. Transcurrido dichos plazos sin que se hubiera regularizado la situación, el empresario no podrá continuar con el ejercicio de la actividad, procediéndose a suspender o retirar el título habilitante en los plazos mencionados en el citado Reglamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de octubre

## SECCIÓN 2.<sup>a</sup>

### REQUISITOS DEL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD

Artículo 12.– Registro de Transportistas.

1.– El Registro de Transportistas tendrá carácter público, se llevará por la correspondiente Diputación Foral, y tendrá por objeto la inscripción de aquellas empresas y personas que obtengan alguno de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades recogidas en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por carretera y su normativa de desarrollo, así como los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros permanente y de uso general; la anotación de las incidencias relativas a las empresas, personas, títulos y contratos, y los procedimientos sancionadores instruidos por la comisión de infracciones tipificadas en la citada Ley 4/2004, de 18 de marzo o la normativa en vigor, así como las sanciones impuestas por infracciones tipificadas en la normativa en vigor. En todo caso deberá contener como mínimo los datos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de octubre.

2.– Constituirá un requisito previo e indispensable para prestar el servicio de transporte público o para el ejercicio de la actividad auxiliar y complementaria, que la empresa que haya obtenido el correspondiente título administrativo habilitante se inscriba en el Registro de Transportistas.

3.– Las empresas inscritas en el Registro estarán obligadas a comunicar a la Diputación Foral todas las variaciones que afecten a los datos que figuren inscritos, así como aquéllas nuevas circunstancias que afecten a las condiciones de los títulos habilitantes y cuyo conocimiento resulte relevante para la ordenación del transporte.

A los efectos de coordinación, toda la información recogida en el Registro de Transportistas deberá ser accesible y estar a disposición del Departamento competente en materia de transportes del Gobierno Vasco.

4.– La organización y funcionamiento interno del Registro de Transportistas se coordinará con el registro central de empresas y actividades de transporte del Ministerio de Fomento y se establecerá mediante Orden del Departamento competente en materia de transporte del Gobierno Vasco.

5.– El contenido de los datos que figuren en el Registro de Transportistas será público, debiendo tenerse en cuenta lo dispuesto en la legislación vigente en materia de protección de datos de carácter personal.

En la gestión y tratamiento de los datos registrales serán exigibles las exigencias derivadas del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de octubre.

Artículo 13.– Seguros.

1.– Las empresas prestatarias de los servicios de transporte público de viajeros deberán contratar los seguros establecidos por la legislación vigente.

2.– El coste de los seguros previstos en este artículo tendrá la consideración de gasto de explotación y formará parte de la estructura de costes a los efectos del artículo 6.2.

### CAPÍTULO III

## SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INTERURBANO DE VIAJEROS

### SECCIÓN 1.ª

#### ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO

Artículo 14.– Establecimiento del servicio de transporte público regular permanente de uso general.

1.– Los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general, sin perjuicio de la forma en que hayan de ser gestionados, han de ser establecidos o creados por la administración competente, para lo que será necesaria la precedente resolución administrativa fundada sobre la creación del servicio y aprobación del correspondiente proyecto de prestación del referido servicio.

2.– La Administración competente de oficio, los particulares u otras entidades públicas o privadas, podrán promover el establecimiento de los servicios atendiendo a las demandas actuales o potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red y el resto de las circunstancias sociales que afecten a su establecimiento.

La solicitud de establecimiento de servicio sólo dará lugar a su tramitación cuando esté previsto en los planes de transporte y, en su defecto, cuando razones objetivas y generales de interés público apreciadas por la Administración a partir de la correspondiente elaboración de los estudios

sobre su viabilidad y sostenibilidad económica y necesidad, justifiquen que el establecimiento del servicio sea en principio procedente y no contradiga la red básica de transportes regulares contemplado en el Plan General de Transporte, denegándose en caso contrario.

3.– La creación de nuevos servicios deberá respetar las previsiones que se encuentren establecidas en los planes de transporte aprobados. No obstante lo anterior, los planes de transporte deberán actualizarse cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente con posterioridad de su aprobación, o cuando incluyan servicios cuya creación o mantenimiento se demuestren posteriormente injustificados.

Artículo 15.– Anteproyecto de establecimiento de servicio público de transporte.

El Anteproyecto de establecimiento de servicio deberá incluir:

1.– Memoria justificativa de la necesidad del servicio y de la procedencia de su establecimiento, demanda de movilidad, viabilidad y sostenibilidad económica.

2.– Descripción detallada de los tráficos a realizar y plano de los itinerarios previstos, con los datos principales de las poblaciones comprendidas en el mismo, y de los puntos de parada, así como de las coincidencias relevantes de itinerario con otros servicios preexistentes, el número de expediciones a realizar y el calendario de las mismas.

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

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

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

6.– Estudio económico de las condiciones de explotación, en el que se reflejará la estructura de costes del mismo, los plazos de amortización de las inversiones, así como el índice de ocupación previsto, determinándose los costes vehículo-kilómetro y viajero-kilómetro. Se definirán claramente las obligaciones de servicio público y se establecerán de modo objetivo y transparente los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, si procede, y la naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos, de manera tal que se evite una compensación excesiva en los términos establecidos en el Reglamento (CE) 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.

7.– Régimen de explotación, tipo de adjudicación y demás circunstancias precisas para determinar la necesidad del servicio que el órgano de la administración competente determine.

Artículo 16.– Tramitación del expediente para el establecimiento del servicio.

1.– Una vez presentado el anteproyecto, el órgano de la Administración competente acordará la apertura de un periodo de Información pública por un plazo de un mes, mediante anuncio del Boletín Oficial que corresponda, pudiendo formular alegaciones las empresas de transporte, los particulares, las asociaciones de transportistas y demás entidades públicas o privadas. Asimismo se otorgará un trámite de audiencia por un plazo de quince días a los titulares de concesiones de servicios que pudieran resultar afectados directa o indirectamente por el nuevo servicio.

2.– Iniciado el periodo de información pública, se recabará informe preceptivo del Departamento competente en materia de transporte de la Administración de la Comunidad Autónoma del País

Vasco, con objeto evaluar la conveniencia y adecuación del Anteproyecto al Plan General de Transporte y a los Planes de Movilidad que pudieran resultar afectados, debiéndose emitir en el plazo de un mes.

3.– En el supuesto de que el anteproyecto sufriera cambios después de su publicación, la autoridad competente publicará una rectificación lo antes posible. Esta rectificación no alterará la fecha de inicio del procedimiento de adjudicación.

4.– En el caso de que el servicio transcurra por más de un Territorio Histórico y coincidiendo con la apertura del referido periodo de información pública, se remitirá copia del anteproyecto a las correspondientes Diputaciones Forales donde transcurre el servicio objeto del anteproyecto para que emitan informe preceptivo y no vinculante en un plazo máximo de un mes. Igualmente se recabará informe preceptivo y no vinculante de la Autoridad del Transporte de Euskadi, en los términos establecidos en su ley de creación y en su caso de las Autoridades Territoriales que estuvieran constituidas.

5.– Transcurrido el plazo previsto en el apartado anterior, el órgano competente de la Diputación Foral o del Ayuntamiento, previa valoración técnica, económica y jurídica de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, resolverá acerca de la procedencia de establecer el servicio, realizando las modificaciones que resulten pertinentes y aprobando, en su caso, el proyecto que servirá de base al pliego de condiciones conforme al cual se adjudicará la explotación del servicio.

Artículo 17.– Valoración de otras soluciones para la prestación del servicio.

1.– Si durante la tramitación de un nuevo servicio se alegara la conveniencia de otra solución más adecuada para atender a las nuevas necesidades de transporte que se pretenden cubrir e igualmente prevista en este Reglamento, y se solicite la aprobación alternativa de dicha solución, la Administración competente resolverá simultáneamente sobre esta solicitud y de la procedencia de establecer el nuevo servicio, sin que para ello sea necesario la apertura de un procedimiento independiente.

2.– En todo caso, si durante la tramitación del procedimiento seguido para el establecimiento de un nuevo servicio resulta justificada la modificación de concesiones preexistentes como alternativa más adecuada, la Administración podrá acordarla de oficio, dando por concluido el procedimiento iniciado. No obstante lo anterior, deberá mantenerse el equilibrio de los supuestos económicos que se consideraron como básicos en la adjudicación de la concesión que se modifique, en los términos que establece este reglamento con carácter general para el tipo de modificación de que se trate.

Artículo 18.– Determinación de tráficos.

1.– Los tráficos de cada servicio regular permanente de viajeros de uso general vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte y efectúen parada los vehículos para tomar y dejar los viajeros que se desplacen entre los mismos.

2.– Los servicios de nueva creación no podrán cubrir tráficos coincidentes en su totalidad con los que se hallen ya atendidos por otros servicios regulares permanentes de uso general preexistentes. No procederá tampoco el establecimiento de nuevos servicios cuando, aun sin existir una coincidencia absoluta de los tráficos previstos en los mismos con los de otros servicios preexistentes, hayan de realizar tráficos que tengan su origen o destino en otros núcleos que por su proximidad a los anteriores y número de habitantes, supongan atender demandas de

transporte sustancialmente coincidentes, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 19.1 de este Reglamento.

Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de la coincidencia de tráficos, las paradas del servicio preexistente entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.

3.– Cuando los tráficos entre las mismas localidades puedan realizarse por itinerarios o infraestructuras diferentes, ya sean las mismas consecuencia de modificaciones en la red viaria o tuvieran carácter preexistente, se entenderá que se trata de tráficos coincidentes, salvo que los tráficos parciales intermedios justifiquen la creación de servicios diferenciados o la utilización del nuevo itinerario suponga la creación de un servicio cualitativamente diferente. Se entiende que son servicios cualitativamente diferentes cuando existan variaciones del 10% en el tiempo del desplazamiento o precio del servicio prestado.

4.– La Administración podrá, en todo caso, modificar el itinerario por el que se realicen los tráficos de los servicios existentes cuando haya dos o más posibles en transporte por carretera o en otro modo de transporte, así como determinar la prestación simultánea del servicio por más de uno de ellos, siempre y cuando ello no implique un cambio cualitativo del servicio.

El Departamento competente en materia de transportes de la Administración de la Comunidad Autónoma podrá establecer reglas específicas para concretar la apreciación del carácter cualitativamente diferente de los servicios a que se refiere este apartado y el anterior.

5.– La prohibición de establecimiento de tráficos coincidentes en la creación de nuevos servicios no afectará a aquellos que se creen como consecuencia de la extinción de una concesión anterior en la que ya se encontrasen incluidos.

Artículo 19.– Autorización excepcional de tráficos coincidentes.

1.– Excepcionalmente podrán autorizarse por la Administración competente tráficos coincidentes con los de otros servicios preexistentes cuando concurren razones fundadas de interés público. Se entenderá que concurren razones de interés público en los siguientes supuestos:

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

– Poblaciones de más de 150.000 habitantes, 10 kilómetros.

– Poblaciones de entre 50.000 y 150.000 habitantes, 5 kilómetros.

b) En los tráficos de competencia municipal coincidentes con otros de servicios interurbanos que se desarrollen dentro de un mismo término municipal.

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

d) En los supuestos a que se refieren los apartados 3, 4 y 5 del artículo anterior.

2.– La Administración establecerá en los servicios en los que se produzcan coincidencias de tráfico con otros, las medidas que, en su caso, resulten precisas para coordinar y armonizar

las condiciones de prestación, tales como el régimen tarifario, la frecuencia y horario de las expediciones u otras con el fin de impedir competencias desleales o perturbadoras, pudiendo determinarse en relación con los tráficos afectados condiciones diferentes a las que rijan para el resto de los tráficos de las concesiones de que se trate.

## SECCIÓN 2.<sup>a</sup>

### RÉGIMEN CONCESIONAL

Artículo 20.– Explotación de los servicios regulares de transporte interurbano.

1.– La gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros permanentes de uso general se regirá por lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, así como por lo dispuesto en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera y su normativa de desarrollo.

Asimismo serán de aplicación las normas aplicables al contrato de gestión de servicios públicos contenidas en la legislación general sobre contratos del sector público.

2.– El servicio público de transporte de viajeros se explotará, como regla general, mediante concesión administrativa, por la que la empresa adjudicataria gestionará el servicio a su propio riesgo y ventura. El régimen concesional se ajustará a las siguientes reglas de adjudicación:

a) Para el otorgamiento de la correspondiente concesión administrativa de gestión de servicio público se seguirán los procedimientos de adjudicación establecidos en la legislación de contratación del sector público en orden a la selección de la oferta económicamente más ventajosa a través de la utilización de una pluralidad de criterios de adjudicación y garantizando la publicidad y transparencia de los procedimientos y la no discriminación e igualdad de trato de las empresas en competencia.

Tras la presentación de las ofertas y una posible preselección, podrán llevarse a cabo negociaciones, siempre en cumplimiento de los principios de transparencia y no discriminación mencionados, con el fin de precisar los elementos que mejor permitan responder a la especificidad o la complejidad de las necesidades, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre.

b) El órgano competente de la Administración podrá recurrir al procedimiento negociado o al diálogo competitivo únicamente cuando concurren los supuestos establecidos en la legislación de contratación del sector público.

c) No obstante todo lo anterior, el órgano competente de la Administración podrá adjudicar directamente la concesión en caso de interrupción de un servicio público de transporte en cualquier modo que se trate o de riesgo inminente de tal situación, no pudiendo tener una duración superior a dos años.

d) Para la adjudicación del contrato, el órgano competente de las Administración estará asistido por una Mesa de contratación, que se constituirá conforme a la normativa orgánica de contratación propia de la administración concedente, y que será el órgano competente para la valoración de las ofertas. En los procedimientos negociados en que no sea necesario publicar anuncios de licitación, la constitución de la Mesa será potestativa para dicho órgano.

e) En lo que respecta a la publicidad de la licitación, la licitación del contrato, la selección del adjudicatario, las obligaciones de información sobre el resultado del procedimiento y la formalización del contrato, se estará a lo que se establezca en la legislación de contratación del sector público.

3.– No obstante lo dispuesto en el párrafo 2, cuando existan razones especiales que lo justifiquen y acreditadas en el expediente, se podrá acordar que la explotación se lleva a cabo a través de otras modalidades de gestión indirecta a las que se refiere la legislación de contratación del sector público como la gestión interesada, el concierto o la creación de sociedad de economía mixta, siendo aplicables para la selección de la empresa con la que se contrate análogas reglas a las establecidas en este capítulo para la adjudicación de las concesiones.

#### Artículo 21.– Gestión pública y prestación directa.

1.– Excepcionalmente procederá la gestión pública directa de un servicio cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o naturaleza del mismo o sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretendan conseguir o cuando venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico o social.

2.– Cuando se den las circunstancias previstas en el párrafo anterior, la Administración podrá prestar ella misma los servicios de transporte público permanente de viajeros de uso general, o utilizar para su gestión cualquiera de las figuras que para la gestión empresarial pública admite la legislación vigente, y con sujeción a las normas contenidas en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

#### Artículo 22.– Publicidad.

1.– De acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, cada Administración deberá hacer público una vez al año un informe global sobre las obligaciones de servicio público de su competencia, los operadores de servicio público seleccionados y las compensaciones o derechos exclusivos otorgados a dichos operadores de servicio público en contrapartida, sin perjuicio de la obligación de difundir su perfil de contratante en los términos de la legislación de contratación del sector público.

La forma de acceso a la referida información deberá especificarse en las páginas web institucionales de la Diputación Foral o del Ayuntamiento, según corresponda.

2.– Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación de contratación del sector público para los anuncios de información previa, cada Administración competente estará obligada a adoptar las medidas necesarias para que, a más tardar un año antes del inicio del procedimiento de licitación o, en su caso, del acuerdo de prestación directa del servicio, se publique en el Diario Oficial de la Unión Europea los siguientes datos:

- a) Nombre y datos de la autoridad competente.
- b) Modalidad de gestión del servicio, tipo de adjudicación considerado.
- c) Servicios y territorios potencialmente afectados por la adjudicación.

La Administración competente podrá optar por no publicar esta información cuando el contrato de servicio público tenga por objeto una prestación anual de menos de 50.000 Kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.

En caso de que la información sufriera cambios después de su publicación, la Administración publicará una rectificación lo antes posible, sin que esta rectificación altere la fecha de inicio del procedimiento de adjudicación.

3.– La convocatoria de licitaciones deberá ser publicada de conformidad con lo dispuesto en la legislación de contratación del sector público.

4.– En los supuestos de gestión directa del servicio, o en aquéllos supuestos de gestión indirecta en los que se hubiera seguido un procedimiento de adjudicación distinto del procedimiento abierto o restringido, la Administración competente estará obligada a informar de los motivos por los que se ha optado por esa forma de gestión y adjudicación a cualquiera que así lo solicite acreditando un interés legítimo.

#### Artículo 23.– Duración de las concesiones.

1.– La duración de las concesiones se establecerá en título concesional atendiendo a las características y necesidades del servicio, no pudiendo superar los 10 años. Para ello se tendrá en cuenta el volumen de tráfico, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación.

2.– No obstante lo anterior, en caso de ser necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración de las concesiones podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del periodo original de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de octubre, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. Para ello, será necesario que el operador de servicio público aporte elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar el servicio objeto del contrato y que estén relacionados predominantemente con éste.

#### Artículo 24.– Condiciones del pliego de prescripciones técnicas y cláusulas jurídico-administrativas.

1.– El proyecto de establecimiento de servicio aprobado al que se refiere este reglamento servirá de base al correspondiente pliego de prescripciones técnicas y cláusulas jurídico-administrativas, incluyéndose además las especificaciones que se considere convenientes introducir para satisfacer más adecuadamente el interés público, siempre que respeten las previsiones del Proyecto.

Para el establecimiento de prescripciones técnicas se estará a las reglas contenidas en la legislación de contratación del sector público.

2.– Las condiciones establecidas en el pliego de prescripciones técnicas y cláusulas jurídico-administrativas se clasificarán en:

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

Tendrá asimismo carácter de condición esencial el itinerario, si bien el pliego de condiciones podrá incluir más de un itinerario.

b) Condiciones con carácter de requisito mínimo, que podrán ser mejoradas por las distintas ofertas, siempre y cuando se respete el mínimo establecido; tal carácter tendrán el número mínimo de vehículos o número mínimo de plazas ofertadas, las características técnicas de los vehículos, el calendario y número mínimo de expediciones, los mecanismos que garanticen su

accesibilidad, las medidas de seguridad exigibles por la legislación vigente, los dispositivos de seguridad especiales para los menores de edad, las medidas que minimicen el impacto ambiental, principalmente el nivel de emisiones del vehículo y las demás a las que se atribuya dicho carácter en el pliego de condiciones.

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

3.– Los órganos de contratación podrán establecer condiciones especiales de ejecución del contrato con sujeción a lo dispuesto en la legislación de contratación del sector público.

#### Artículo 25.– Concurrencia.

1.– Al procedimiento de licitación podrán concurrir las empresas que cumplan las condiciones de aptitud señaladas en la legislación de contratación del sector público, y reúnan los requisitos previstos en el artículo 10 y 12 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, y en los artículos 9 y 10 de este Reglamento, y asimismo las que expresamente se determinen en el correspondiente pliego de condiciones y tengan su justificación en las características del servicio de acuerdo con el proyecto del mismo, sin que ello pueda provocar restricciones a la libre concurrencia o suponga un trato privilegiado con respecto al resto de las empresas licitadoras.

2.– Las proposiciones de las empresas licitadoras deberán ajustarse a lo previsto en el pliego de cláusulas administrativas particulares, y su presentación supone la aceptación incondicionada por el empresario del contenido de la totalidad de dichas cláusulas o condiciones, sin salvedad o reserva alguna.

3.– Cada empresa licitadora no podrá presentar más de una proposición. Respecto a la presentación de proposiciones por uniones de empresas y a la presentación de proposiciones diferentes por empresas vinculadas, se estará a lo que se disponga en la legislación de contratación del sector público y la normativa estatal que resulte de obligado cumplimiento, sin que sea necesaria la constitución de una persona jurídica a la que se realizaría la adjudicación definitiva, en caso de resultar seleccionada.

#### Artículo 26.– Garantía provisional, documentación y criterios de valoración.

1.– Los órganos de contratación podrán contemplar en los pliegos los importes de la garantía provisional de conformidad con la normativa de contratación del sector públicos, con objeto de responder del mantenimiento de sus ofertas hasta la adjudicación y, en su caso, formalización del contrato. El importe de la garantía, que podrá presentarse en alguna de las formas previstas en la legislación de contratación del sector público, así como el régimen de su devolución o cancelación serán establecidos por el órgano de contratación en el pliego de prescripciones técnicas y cláusulas jurídico-administrativas.

2.– Las proposiciones de los licitadores se presentarán conforme a lo previsto en la legislación de contratación del sector público.

3.– La valoración de las proposiciones y la determinación de la oferta económicamente más ventajosa se realizará conforme a los criterios de valoración establecidos en el pliego de cláusulas jurídico-administrativas.

#### Artículo 27.– Clasificación de proposiciones.

1.– El órgano de contratación clasificará, por orden decreciente, las proposiciones presentadas y que no hayan sido declaradas desproporcionadas o anormales conforme a lo señalado en el apartado siguiente. Para realizar dicha clasificación, atenderá a los criterios de adjudicación señalados en el pliego o en el anuncio pudiendo solicitar para ello cuantos informes técnicos estime pertinentes.

2.– En lo que respecta a las proposiciones con valores anormales o desproporcionados se estará a lo dispuesto en la legislación de contratación del sector público.

#### Artículo 28.– Aportación de documentación por el licitador mejor clasificado.

1.– El órgano de contratación requerirá al licitador mejor clasificado para que, dentro del plazo de tres meses, o en su caso el plazo que se determine en el pliego de condiciones, a contar desde el siguiente a aquél en que hubiera recibido el requerimiento, acredite el cumplimiento de todos los requisitos necesarios para la prestación del servicio que no hayan sido exigidos en el trámite de la licitación, así como la constitución de la garantía definitiva, cuyo importe será el que se hubiera determinado en los pliegos.

2.– Asimismo, dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, el adjudicatario habrá de comunicar al órgano concedente los siguientes extremos:

a) La relación de los vehículos, identificados por sus matrículas, que quedarán adscritos a la concesión.

b) El calendario y cuadro de horarios con arreglo a los que se van a realizar las expediciones concesionales.

c) La ubicación geográfica concreta de los puntos de origen y paradas de los servicios, incluyendo tanto aquéllas que se realicen para atender los tráficos de la concesión, como las que tengan un carácter puramente técnico. Los puntos de parada que hayan de realizarse en suelo urbanizado, una vez determinadas conforme a lo dispuesto en el artículo 65 del Reglamento. Los puntos de parada se identificarán por su dirección postal, cuando se encuentren en suelo urbano; por la denominación de la infraestructura y punto kilométrico concreto en que tengan lugar, cuando no sea así. Tratándose de una estación de transporte de viajeros, se hará constar dicha circunstancia, así como el carácter público o privado de aquélla y su titularidad.

3.– De no aportarse en el plazo señalado la documentación a la que se refieren los párrafos 1 y 2 de este artículo, se entenderá que el licitador ha retirado su oferta, procediéndose en ese caso a recabar la misma documentación al licitador siguiente, por el orden en que hayan quedado clasificadas las ofertas.

Los citados plazos podrán ser excepcionalmente prorrogados hasta un mes más, cuando medien razones que, a juicio de la administración, así lo justifiquen suficientemente.

4.– Los datos comunicados por el adjudicatario se adjuntarán, posteriormente, como documento anexo al título concesional.

Artículo 29.– Adjudicación de la concesión.

1.– Una vez acreditados los extremos a que hace referencia el artículo anterior, se procederá a la adjudicación definitiva del contrato, que se formalizará en documento administrativo, conforme a lo dispuesto en la legislación de contratación del sector público, quedando en ese momento perfeccionado el contrato. Dicho contrato constituirá el título concesional, en el que quedan determinadas las condiciones de prestación del servicio, que se deben ajustar a las condiciones de la licitación.

2.– Cuando el adjudicatario inicial pierda sus derechos como tal, como consecuencia de la resolución del contrato por concurrir alguna de las causas de resolución establecidas, la administración competente, salvo que decida declarar desierta la licitación, adjudicará el servicio a la empresa que presentó la oferta que obtuvo la mejor valoración después de la inicialmente escogida.

### SECCIÓN 3.<sup>a</sup>

#### EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN

Artículo 30.– Entrada en funcionamiento del servicio.

1.– Salvo que en el pliego concesional se establezca otro plazo, el adjudicatario deberá iniciar la prestación del servicio en el plazo de un mes desde la fecha de formalización del contrato. A tal efecto, la prestación del servicio únicamente podrá considerarse iniciada cuando el órgano competente para el otorgamiento de la concesión dicte resolución declarándola inaugurada.

2.– Con carácter previo, el adjudicatario de la concesión y los Servicios de Inspección deberán realizar una expedición inaugural que deberá discurrir entre el origen y el final de la concesión, realizándose la totalidad de las paradas, obligatorias y técnicas, de aquélla. Los Servicios de Inspección elaborarán un informe acerca de la entrada en funcionamiento del servicio en el que se harán constar los siguientes extremos:

a) Adecuación de los vehículos utilizados a las condiciones establecidas en el título concesional.

b) Fecha, lugar y hora de salida de la expedición inaugural.

c) Descripción del itinerario seguido por la expedición inaugural, con identificación de las distintas infraestructuras por las que discurra e indicación de la ubicación geográfica concreta del punto o puntos de parada obligatoria de los vehículos en las localidades entre las que se realice el tráfico y, en su caso, los puntos de parada técnica.

d) Hora de entrada y salida de la expedición inaugural en cada uno de los puntos de parada consignados conforme a lo señalado en la letra c).

e) Lugar, fecha y hora en que finaliza la expedición inaugural.

f) Adecuación para la prestación del servicio concesional de los lugares de salida, finalización y parada utilizados durante la expedición, con una breve reseña del equipamiento y servicios que en ellos se encuentran a disposición de los usuarios.

g) En su caso, cuantas otras observaciones o incidencias considere pertinente reflejar el técnico de la Inspección actuante por considerarlas relevantes en relación con la prestación futura del servicio concesional.

3.– Se dictará resolución declarando inaugurada la concesión, cuando en el informe del Servicio de Inspección se haga constar la plena adecuación del servicio prestado en la expedición inaugural a las condiciones de prestación señaladas en el título concesional. Se podrá declarar inaugurada provisionalmente la concesión, cuando en el informe se hiciesen constar deficiencias imputables al contratista que, a juicio de la Administración, puedan ser razonablemente subsanadas en un plazo no superior a un mes. Una vez que los Servicios de Inspección comprueben que las deficiencias han sido subsanadas, se elevará a definitiva la inauguración con efectos retroactivos.

Cuando en el informe se hiciesen constar deficiencias imputables al contratista que, a juicio de la Administración, no puedan ser subsanadas en el plazo de un mes, la concesión no se declarará inaugurada, notificándose esta circunstancia al concesionario, invitándole a formular cuantas alegaciones considere oportunas, antes de dictar la correspondiente resolución que podrá implicar la pérdida de su condición de adjudicatario, si así se ha establecido en el pliego concesional, procediéndose de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 29 de este reglamento.

#### Artículo 31.– Prestación del servicio.

1.– El servicio deberá prestarse en las condiciones fijadas en el título concesional, el cual recogerá las establecidas en el pliego de condiciones con las propuestas ofrecidas por el adjudicatario y que hayan sido aceptadas por el órgano de contratación.

2.– Todas las personas deberán ser admitidas a la utilización del servicio siempre que abonen su precio, no se sobrepasen las plazas previstas, no porten objetos peligrosos que por su volumen, composición u otras causas supongan peligro o incomodidad para los otros viajeros o el vehículo, cumplan unas condiciones mínimas de sanidad, higiene, educación, convivencia y cumplan las demás condiciones establecidas por la normativa vigente.

#### Artículo 32.– Calendario, horario y expediciones.

1.– Los concesionarios estarán obligados a prestar el servicio de acuerdo con el calendario, las expediciones y los horarios señalados en el título concesional y en la documentación anexa a éste, no pudiendo interrumpir el servicio, salvo los supuestos en que el incumplimiento de la administración haga imposible la realización del servicio.

El calendario quedará establecido por la relación de los días de la semana, mes o año en que se prestara el servicio de transporte. Las expediciones serán el conjunto de circulaciones independientes con horario diferenciado realizadas entre la totalidad o una parte de los núcleos de población comunicados por el servicio. El horario quedará determinado por las horas de llegada y salida señaladas para las distintas expediciones en cada uno de los puntos de parada en que se tomen o dejen viajeros.

2.– El calendario, la relación de expediciones y los horarios de los servicios deberán ser expuestos al público en las estaciones de viajeros y en los locales de la empresa en que se despachen billetes para las expediciones de que se trate. Sin perjuicio de lo anterior, los concesionarios estarán obligados a facilitar la adecuada difusión de dichos datos a través de los medios más convenientes para ello.

Los concesionarios estarán igualmente obligados a facilitar periódicamente a la Administración contratante, los datos relativos a la explotación del servicio que ésta, con carácter general determine o con carácter individual solicite, de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 2.ª del Capítulo VII del Reglamento.

Artículo 33.– Modificación de los contratos de servicio público de transportes.

1.– Los contratos de prestación de servicios públicos de transportes podrán modificarse, de oficio o a instancia de parte, de acuerdo con lo previsto en el artículo 26 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, siempre que así se hubiera previsto en los pliegos o en el anuncio de licitación o en los casos y con los límites establecidos en la normativa reguladora de la contratación del sector público.

En la modificación del título concesional deberá mantenerse el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación de la concesión. Dicha modificación dará lugar a una revisión de las condiciones contempladas en el título, con objeto de que la relación existente entre los costes generados por la explotación de la concesión y su tarifa en el momento previo a la modificación sea la misma que en el posterior.

2.– La modificación podrá consistir en la ampliación de los núcleos servidos, de los tráficos o itinerarios previstos, siempre que a la vista de la oferta de transporte la Administración no considere necesaria o conveniente la formulación de un nuevo proyecto de prestación de servicio público independiente y sea coherente con el Plan General de Transporte y los otros Planes de Transporte.

La sustitución o modificación total o parcial del itinerario establecido en el título concesional, consistente en la utilización de infraestructuras distintas deberá, asimismo, ser aprobada por la Administración aun cuando no entrañe ninguna de las modificaciones señaladas en el apartado anterior y, no podrá contravenir el Plan General de Transporte ni otros Planes de transporte. En todo caso, deberá establecerse claramente en la documentación anexa a dicho título el nuevo calendario y horario de expediciones, cuando éstos hayan de sufrir alteración como consecuencia de la utilización del nuevo itinerario.

Cuando las expediciones realizadas por el nuevo itinerario no cubran la totalidad de los tráficos de la concesión, la Administración deberá velar porque no exista una desproporción manifiesta entre el número de las que se prestan por uno y otro itinerario y evitará la utilización exclusiva de uno solo de ellos en los horarios más demandados.

3.– Las modificaciones de las concesiones que consistan en la inclusión de nuevos tráficos, que deberán preverse en el pliego o en el anuncio de licitación, estarán subordinadas a que se respeten las reglas sobre prohibición de tráficos coincidentes y condicionada a que quede justificado que estos carecen de entidad propia para constituir una explotación económicamente independiente y que tiene carácter complementario respecto a la concesión en que se pretenden incluir.

Se considerará que los nuevos tráficos carecen de entidad propia para constituir una explotación económicamente independiente cuando quede acreditada la imposibilidad objetiva de su explotación rentable, o cuando la tarifa que hubiera de señalarse para rentabilizarlo fuese manifiestamente más elevada que la que resultaría de aplicación si dichos tráficos fuesen incluidos en la concesión preexistente.

Artículo 34.– Variación de las condiciones concretas de prestación del servicio: calendario, horario, expediciones, renovación de flota y paradas.

1.– Siempre que así se hubiera previsto en los pliegos o en el anuncio de licitación, no tendrán la consideración de modificación de contrato de servicio público las variaciones o modificaciones de las condiciones concretas de prestación del servicio, tales como el calendario, cuadro de horarios de las expediciones, renovación de flota y ubicación geográfica de las paradas, que se señalan en la documentación anexa, de acuerdo a lo establecido en el artículo 28 de este reglamento.

lunes 23 de abril de 2012

2.– Siempre que así se hubiera previsto en los pliegos o en el anuncio de licitación, la Administración competente podrá introducir de forma obligatoria este tipo de variaciones que afecten a las condiciones concretas de prestación del servicio cuando existan razones objetivas que así lo justifiquen, previa audiencia del concesionario.

3.– Salvo que en el título concesional esté expresamente previsto un régimen diferente, las variaciones señaladas en los apartados precedentes realizadas por los concesionarios se ajustarán a las siguientes reglas:

a) Las variaciones deberán ser solicitadas por los concesionarios a la Administración competente con una antelación mínima de quince días, pudiendo ésta prohibirlas o establecer limitaciones a las mismas por razones de interés general debidamente justificadas. No será necesaria la referida comunicación cuando se trate de aumentos coyunturales de expediciones para atender puntas de demanda.

b) Las variaciones del número de expediciones que consistan en una disminución de las establecidas en el título concesional, o la modificación de la ubicación física de las paradas deberán ser en todo caso autorizadas por la Administración.

4.– Las comunicaciones y solicitudes de modificación a que se refiere este artículo deberán documentarse con una memoria justificativa y cuanta otra documentación se determine por la administración.

5.– Las modificaciones a que se refiere este artículo darán lugar a la modificación de la documentación anexa al título concesional en la medida en que hubiese sido afectada, y deberán ser en todo caso anunciadas al público con una antelación mínima de siete días.

#### Artículos 35.– Medios de terceros y subcontratación.

1.– Siempre que así se hubiera previsto en los pliegos o en el anuncio de licitación, el concesionario podrá utilizar para la prestación del servicio público otros medios propios o de terceros, debiendo cumplir, en todo caso, las especificaciones de calidad previstas en el contrato.

2.– La subcontratación, en su caso, de determinados servicios a terceros se deberá acomodar a lo previsto en la normativa de contratación del sector público. En todo caso, los terceros prestadores de servicios deberán estar en posesión de los títulos habitantes necesarios.

#### Artículo 36.– Autorización para la utilización de vehículos en dos o más concesiones.

1.– Siempre que esté previsto en las condiciones concesionales, de acuerdo a lo establecido en la normativa de contratación del sector público, la Administración podrá autorizar la utilización de un mismo vehículo para servir conjuntamente los tráficos de dos o más concesiones que presenten puntos de contacto, a fin de que los servicios correspondientes a las mismas se presten sin solución de continuidad en el recorrido. Únicamente se entenderá que se produce solución de continuidad en la prestación de dos servicios, cuando entre uno y otro tenga lugar el trasbordo de los viajeros.

2.– Los pliegos de alguna de las concesiones afectadas deberán prever como condiciones necesarias para el otorgamiento de la autorización prevista en el párrafo anterior las siguientes: que las concesiones objeto de la autorización tengan en común un lugar de parada en el que puedan tomar o dejar viajeros con arreglo a sus respectivos títulos concesionales; que se respeten las reglas sobre prohibición de tráficos establecidas en la ley y este reglamento, de tal forma que los tráficos atendidos sin solución de continuidad no podrán ser coincidentes con los que ya lo

estén siendo por otros servicios regulares permanentes de uso general preexistentes integrados en una tercera concesión; que resulte acreditada la conveniencia de la prestación del servicio sin solución de continuidad en una valoración global; que resulte acreditada la improcedencia de establecer un servicio regular permanente de uso general nuevo e independiente para atender de forma unificada los tráficos que se pretenden prestar sin solución de continuidad; y que no proceda la unificación de las concesiones respecto de las que se solicita la autorización, por no resultar adecuada la explotación general conjunta de todos o de la mayor parte de los servicios de ambas.

3.– El otorgamiento de la autorización a que se refiere este artículo no implica, por sí mismo, ninguna modificación de los tráficos de las concesiones afectadas. Cuando se pretenda que los servicios prestados sin solución de continuidad atiendan tráficos que no se encontrasen expresamente incluidos en alguna de las concesiones, deberán modificarse éstos, previamente a la tramitación de la autorización prevista en este artículo, siempre que así se hubiera previsto en los pliegos o en el anuncio de licitación.

El otorgamiento de la autorización regulada en este artículo no implica, por sí mismo, ninguna modificación del calendario, expediciones, horarios o itinerario de las concesiones afectadas. Cuando se pretenda que los servicios prestados sin solución de continuidad se realicen con horario, calendario o itinerario que no viniesen siendo utilizados previamente en las concesiones afectadas, será necesario que simultáneamente se modifiquen aquéllos.

El otorgamiento de la autorización a que se refiere este artículo no altera el régimen tarifario de las concesiones afectadas, de tal forma que el precio cobrado a los usuarios de los servicios prestados sin solución de continuidad será la suma de los precios correspondientes a los trayectos realizados sobre el itinerario de cada una de las concesiones, conforme a sus respectivas tarifas.

4.– La autorización se otorgará con un plazo de validez limitado, que en ningún caso podrá superar al de finalización de aquélla de las concesiones afectadas a la que reste menor tiempo de vigencia.

5.– La validez de la autorización a que se refiere este artículo se extinguirá en los siguientes supuestos: cuando concluya el plazo de validez por el que fue otorgado; cuando el titular de alguna de las concesiones afectadas renuncie expresamente a la prestación conjunta; cuando la Administración, de oficio o a instancia de parte, determine la procedencia de establecer un servicio regular permanente de uso general nuevo e independiente para atender de forma unificada los tráficos afectados.

6.– El expediente de otorgamiento de la autorización se iniciará, como regla general, a instancia de los concesionarios, salvo que la Administración estimase, previa audiencia a los solicitantes, que acceder a la misma sería manifiestamente improcedente. El expediente se tramitará por la Administración competente en el plazo de 30 días, recabando los informes de las Diputaciones Forales afectadas, cuando se trate de concesiones que transcurran por más de un Territorio Histórico, que habrán de ser emitidos en un plazo no superior a 15 días.

7.– Una vez realizados los trámites precedentes, si de los mismos se dedujera la conveniencia de que el servicio se preste sin solución de continuidad y la improcedencia de establecerlo con carácter independiente, ponderándose a tal efecto la rentabilidad de éste y la repercusión de su establecimiento en las líneas existentes, así como la inadecuación de la explotación general conjunta de las concesiones, se otorgará la autorización solicitada, determinándose en la misma las condiciones de prestación del servicio.

8.– La Administración competente podrá autorizar que las expediciones correspondientes a una concesión atiendan tráficos de otra, recogiendo y dejando viajeros en las paradas que tenga en común con ésta en aquellos tramos en que los itinerarios sean coincidentes, siempre que resulte acreditado el acuerdo entre los respectivos concesionarios.

#### Artículo 37.– Unificación de concesiones.

1.– La Administración, de oficio o a instancia de parte, podrá unificar diversos servicios de transporte público si así lo aconseja el interés general. La unificación de concesiones se tramitará por las normas previstas en este Reglamento para el establecimiento de nuevos servicios. La duración de la concesión resultante se fijará calculando la media de los plazos pendientes de las concesiones unificadas ponderados por el factor vehículo-kilómetros anuales, sin que en ningún caso pueda sobrepasar el límite máximo de diez años.

Se aprobará la unificación de concesiones cuando de las actuaciones precedentes resulte la conveniencia de que los servicios de transporte sean objeto de explotación conjunta en régimen de unidad de empresa.

2.– Una vez aprobada la unificación de concesiones, la administración competente adjudicará el contrato resultante con arreglo a la normativa aplicable.

#### Artículo 38.– Transmisión de las concesiones.

Los derechos y obligaciones dimanantes de las concesiones podrán ser cedidos por el adjudicatario a un tercero siempre que las cualidades técnicas o personales del transmitente no hayan sido razón determinante de la adjudicación del contrato. Para que los adjudicatarios puedan transmitir sus derechos y obligaciones a terceros, la administración concedente deberá autorizar previamente y de forma expresa la transmisión, debiéndose cumplir los demás requisitos exigidos por la legislación de contratación del sector público para la cesión de contratos, así como los establecidos con carácter general para la transmisión de los títulos habilitantes en la Ley 4/2004, de 18 de marzo.

#### Artículo 39.– Extinción de la concesión.

1.– Son causas de extinción de las concesiones de servicio de transporte público regular permanente de uso general de viajeros las previstas en el artículo 30 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera así como en la legislación de contratación del sector público. Extinguida la concesión quedarán a favor del concesionario saliente los bienes e instalaciones que hubiera aportado para la explotación del servicio.

2.– Cuando no existan razones que aconsejen la supresión de los servicios que venían siendo prestados mediante la concesión extinguida, la Administración podrá convocar un nuevo procedimiento para la adjudicación de una nueva concesión, dándose por cumplidos todos los requerimientos contenidos en la Sección 1.ª del Capítulo III de este Reglamento, salvo que se pretendiese introducir modificaciones significativas en relación con los tráficos o el itinerario de la concesión extinta. Hasta que se produzca la nueva adjudicación, la Administración podrá autorizar la prestación de servicios regulares temporales de conformidad con el artículo 46 del presente Reglamento.

3.– A los efectos previstos en el artículo 54.5 de la Ley, se considerará abandono de una concesión la interrupción en la prestación de los servicios sin causa justificada durante más de diez días consecutivos, quince no consecutivos en el transcurso de un periodo igual o inferior a treinta días, o cuarenta no consecutivos en el transcurso de un periodo igual o inferior a un año, cuando

se trate de concesiones que tengan expediciones todos los días. Cuando se trate de concesiones que no tengan expediciones todos los días, los referidos plazos se reducirán proporcionalmente y se computarán únicamente los días en los que estén establecidas expediciones.

4.– De conformidad con lo establecido en el artículo 33 de la Ley, las concesiones de servicio público de transporte y los vehículos e instalaciones a ellas destinados no podrán ser objeto de embargo, sin perjuicio de que judicialmente pueda ser intervenida la explotación y asignada una parte de la explotación a la amortización de la deuda. La determinación de la parte de la recaudación que haya que retenerse para hacer frente a la deuda con los acreedores será fijada previo informe de la Administración concedente del servicio y su cuantía permitirá continuar la prestación del servicio sin que en ningún caso la retención pueda superar el diez por ciento de la recaudación bruta.

#### SECCIÓN 4.ª

### CONCESIONES ZONALES

Artículo 40.– Definición y ámbito.

1.– De acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, las Diputaciones Forales podrán 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.

2.– El establecimiento de concesiones zonales se podrá acordar de oficio por la propia Administración o a instancia de particulares. Será de aplicación a las concesiones zonales el régimen jurídico establecido para las lineales en tanto resulte compatible con su específica naturaleza.

3.– Como regla general, los servicios zonales se realizarán íntegramente dentro de la zona previamente definida. No obstante, la Administración competente podrá incluir tráficos entre las zonas previamente definidas y otros destinos situados dentro del ámbito de un mismo Territorio Histórico o de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

4.– Para otorgar una concesión zonal será necesaria como regla general la conformidad de todos los concesionarios de líneas regulares cuyos itinerarios transcurran en más de un cincuenta por ciento por el área territorial propuesta, y también la de los titulares de servicios regulares de uso especial que igualmente transcurran en más de un cincuenta por ciento por el área de que se trate, todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 41.3 y 42.1 cuando concurren razones de interés público..

Artículo 41.– Plan de explotación.

1.– Las concesiones zonales deberán ajustarse a las determinaciones del plan de explotación para la zona de que se trate, aprobado previamente por la Administración competente, que comprenderá los servicios regulares de transporte de viajeros en la zona de que se trate y contendrá las previsiones necesarias para la prestación del servicio que formarán parte de las cláusulas concesionales. Los titulares de transporte de uso general y uso especial podrán convenir que este último asuma la financiación de la parte correspondiente al servicio colectivo homogéneo.

2.– Los planes de explotación a que se refiere el apartado anterior se ajustarán, en su caso, a las disposiciones contenidas en los Planes de Transporte, debiendo 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 competente 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 42.– Régimen jurídico.

1.– La parte de itinerario que discurra por una zona o área de transporte, de aquellos servicios lineales que discurran por la misma en más de un cincuenta por ciento de su recorrido, se incorporará 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.

2.– 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.

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 este capítulo. No obstante, cuando la racionalidad en el diseño del sistema de transportes así lo aconseje podrá adjudicarse directamente la concesión zonal a los titulares de los servicios lineales preexistentes, si no hubiera concurrencia o se declarase desierto el procedimiento de adjudicación.

## CAPÍTULO IV

### RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE INTERÉS PÚBLICO

#### SECCIÓN 1.ª

#### SERVICIOS PÚBLICOS DE BAJA UTILIZACIÓN

Artículo 43.– Servicio público de baja utilización.

1.– De acuerdo con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, los transportes públicos regulares permanentes de uso general de bajo índice de utilización, en los que por falta de rentabilidad no sea posible su establecimiento o no aparezca garantizada su adecuada realización y continuidad manteniendo las exigencias generales establecidas en este Reglamento en relación con las concesiones administrativas, podrán ser prestados en condiciones más flexibles por las personas que obtengan la necesaria autorización administrativa especial para ello. Se entiende por servicio público de baja utilización aquellos servicios cuyo índice de cobertura es menor del 20% calculado dicho índice de cobertura a partir de los ingresos tarifarios y los costes de explotación del servicio incluyendo los costes de amortización. En estos supuestos se analizará igualmente la posibilidad de implantar una concesión zonal.

2.– Las autorizaciones administrativas especiales previstas en el apartado anterior podrán estar referidas a servicios lineales o zonales, concediéndose por un plazo máximo de cinco años, que podrá ser renovado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34.3 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera. Se considerarán automáticamente caducadas cuando transcurra el plazo de dos meses sin que el servicio llegue a ser prestado en las condiciones establecidas.

Artículo 44.– Establecimiento y habilitación para servicios públicos de baja utilización.

1.– Para el establecimiento de este tipo de servicio público, la Administración deberá adoptar el correspondiente acuerdo de establecimiento de oficio o a instancia de la parte interesada, previa apertura de un plazo de un mes de información pública, y una vez realizados los estudios justificativos de la no procedencia del establecimiento de un servicio ordinario.

2.– El acuerdo de establecimiento del servicio especial implicará la aprobación de un proyecto en el que se determinarán las condiciones de prestación del mismo, haciendo referencia a los servicios obligatorios, en su caso, al ámbito de los potestativos y a las limitaciones que respecto a su prestación pudieran imponerse así como los supuestos en los que debido a una mayor movilidad, la Administración pueda exigir con carácter temporal, nunca superior a 6 meses, la prestación obligatoria de unos servicios mínimos. Asimismo, podrán determinarse los vehículos y medios mínimos de prestación obligatorios, las tarifas de aplicación, y los demás elementos que conforme a las normas del régimen concesional deban figurar en el pliego de condiciones.

La adjudicación del servicio se llevará a cabo mediante los procedimientos establecidos en la legislación de contratación del sector público.

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

4.– No obstante lo anterior, las personas habilitadas para la realización de los servicios de baja utilización podrán establecer o modificar libremente el calendario, los horarios, las expediciones o las tarifas del servicio acuerdo con lo previsto en el título habilitante, pudiendo también establecer libremente las características de los vehículos dentro de los límites que establezca el título administrativo.

Artículo 45.– Prórroga o transformación.

1.– Las autorizaciones administrativas especiales, una vez transcurrido el periodo de vigencia, podrán ser renovadas por un periodo no superior a tres años, siempre que se mantengan las circunstancias que motivaron su otorgamiento y no proceda su transformación en servicio público ordinario prestado mediante concesión.

2.– Cuando la Administración titular del servicio considere que procede su transformación, con la antelación de un año a que haya transcurrido el periodo de vigencia de la autorización especial, deberá acordar el establecimiento del servicio aprobando para ello el correspondiente proyecto de conformidad con lo establecido en el artículo 16 del presente Reglamento. En esos casos, el servicio público de transporte de viajeros se explotará mediante concesión administrativa aplicándose a la misma las normas contenidas en el Reglamento para el régimen concesional.

3.– Los servicios ordinarios prestados mediante concesión administrativa podrán pasar a ser explotados mediante el procedimiento especial previsto en los artículos anteriores cuando concurren las circunstancias objetivas previstas en el mismo y así lo autorice la Administración a instancia de su titular; serán preceptivos, a tal efecto, los informes de las Diputaciones Forales por la que discurra el servicio. La correspondiente concesión quedará convertida en autorización administrativa especial, la cual determinará las condiciones de explotación, siendo su plazo de duración máximo de cinco años.

4.– En las concesiones en las que resulte necesario realizar una concentración previa de los viajeros, y en general, cuando concurren circunstancias especiales que lo justifiquen para mejorar las condiciones de prestación del servicio, podrá autorizarse por la Administración un régimen de explotación más flexible que el ordinario, manteniendo la obligatoriedad de realización de los tráficos previstos en el título concesional. Dicho régimen especial podrá afectar a toda la concesión o únicamente a una parte de la misma y podrá permitir la utilización de vehículos no adscritos a la concesión y la colaboración de otros transportistas con vehículos de turismo o de pequeña capacidad, para lo cual la Administración competente podrá autorizar tarifas específicas distintas al resto de expediciones de la concesión, de conformidad con el artículo 6.3 a).

5.– En todo lo no expresamente previsto en esta Sección, será de aplicación el régimen general de los servicios ordinarios explotados mediante concesión administrativa.

## SECCIÓN 2.ª

### TRANSPORTE REGULARES TEMPORALES

Artículo 46.– Transportes regulares temporales.

1.– De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley, la Administración podrá autorizar la prestación de servicios regulares temporales cuando, por el carácter temporal o extraordinario de la demanda de transporte, esté suficientemente justificada su necesidad, siempre que no exista un servicio regular permanente de uso general coincidente que pueda servir adecuadamente a las necesidades de transporte de que se trate o que, aun existiendo aquel servicio, la adecuación a las necesidades temporales o excepcionales supongan una modificación sustancial en las condiciones de explotación de la concesión del servicio coincidente, o sean tales las especificidades que hagan recomendable el establecimiento de un servicio independiente de carácter temporal.

2.– Se consideran transportes regulares temporales de viajeros:

a) Los que se prestan de forma continuada durante un período de tiempo no superior a un año por una única vez, tales como los de ferias y exposiciones extraordinarias.

b) Los que sustituyan un servicio público por cualquier modo interrumpido temporalmente por cualesquiera circunstancia, sin perjuicio de la responsabilidad que el operador del servicio interrumpido tenga sobre el referido servicio.

c) Los que se prestan de forma continuada durante períodos de tiempo repetidos no superiores a cuatro meses al año, tales como los de vacaciones y estacionales.

d) Los que se prestan de forma discontinua, pero periódica a lo largo del año con motivo de acontecimientos periódicos, tales como mercados y ferias ordinarios, los cuales no podrán tener un calendario superior a ocho días al mes.

3.– La prestación de servicios regulares temporales deberá estar precedida del acuerdo sobre su establecimiento y condiciones de prestación adoptado por la Administración competente, de oficio o a instancia de parte. Cuando se trate de servicios incluidos en el apartado a) del punto anterior cuyo plazo de duración no exceda de tres meses, el acuerdo de establecimiento y la aprobación del correspondiente proyecto podrán ser realizados por la Administración siguiendo un procedimiento sumario en el que no serán de aplicación las reglas establecidas en relación con los servicios permanentes de uso general, siendo únicamente preceptivo el dar audiencia por un plazo de siete días a los concesionarios de los servicios permanentes de uso general con algún tramo de itinerario coincidente.

4.– En los demás casos, para la adopción del acuerdo de establecimiento del servicio, la aprobación del correspondiente proyecto y la adjudicación de su explotación, se seguirán las mismas reglas establecidas en este Reglamento para los servicios regulares permanentes de uso general, incluidas las relativas a la prohibición de tráficos coincidentes.

Artículo 47.– Habilitación administrativa para la realización de transportes regulares temporales.

1.– Serán de aplicación, en relación con la explotación de los servicios temporales, las mismas reglas establecidas en este Reglamento en relación con los servicios permanentes de uso general y la prestación deberá realizarse con vehículos amparados con autorización de transporte discrecional cuyo ámbito cubra el itinerario del servicio.

2.– La autorización para la prestación de servicios regulares temporales tendrá un plazo de vigencia de un año, prorrogable hasta un máximo de tres, a no ser que la Administración decida la supresión del servicio o su transformación en servicio permanente.

3.– Para la prestación de estos servicios regulares temporales, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, podrán autorizarse vehículos de otros transportistas que cuenten con la necesaria autorización de transporte discrecional. No obstante lo anterior, el volumen de tráfico realizado con vehículos no adscritos al servicio sólo podrá ser anualmente de hasta el 50 por 100 del total, cuando se trate de servicios incluidos en los apartados a), b) y c) del artículo 46.2; y del 30 por 100 cuando se trate de servicios incluidos en el apartado d) de dicho precepto, siendo por lo demás aplicables las mismas reglas establecidas para la intensificación de servicios.

### SECCIÓN 3.<sup>a</sup>

#### TRANSPORTES REGULARES DE USO ESPECIAL

Artículo 48.– Transporte regular de uso especial. Conceptos.

1.– Los transportes regulares de uso especial están destinados a servir, exclusivamente, mediante su contratación global, a un grupo homogéneo y específico de usuarios, tales como estudiantes, escolares, trabajadores y colectivos similares, con sujeción a un calendario, itinerario y horario preestablecido.

2.– Es grupo homogéneo y específico de usuarios, el formado exclusivamente por personas que realicen sus desplazamientos con horarios coincidentes y cuyo destino desde su domicilio tenga por objetivo un centro de actividad común por motivo de trabajo, estudios u otros similares.

Artículo 49.– Condiciones de la autorización.

1.– Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con la correspondiente autorización especial otorgada por la Administración. Asimismo, deberán cumplir con todas las exigencias legales en torno a la accesibilidad, seguridad y sostenibilidad aplicables.

2.– Los transportes regulares de uso especial se autorizarán por la Administración competente cuando los grupos específicos de usuarios a los que vayan a servir tengan un único «centro de actividad común» (universidades, colegio, fábrica u otro similar), sin perjuicio de que el «centro de actividad común» se encuentre disperso en varios establecimientos, en el que el transporte tenga su destino.

3.– No obstante lo regulado en el párrafo anterior, se autorizarán servicios de uso especial cuando, aun existiendo varios centros de actividad en los que el transporte tenga su destino,

por su carácter de establecimientos de la misma empresa o similar actividad, unido en su caso a la inmediata proximidad geográfica en un radio de 10 kilómetros o a otras circunstancias concurrentes, quede en todo caso garantizado que van a servir a un grupo homogéneo y específico cualitativamente diferentes de los usuarios de servicios de uso general.

4.– Se entenderá que forman parte de un grupo específico de usuarios a los efectos del presente reglamento todos aquéllos que tengan una relación directa con el centro de actividad común. El solicitante de la autorización deberá aportar copia del listado de usuarios y, en caso de que así lo requiera la Administración competente, los contratos de trabajo o de servicios del grupo específico de usuarios que acrediten la relación directa del usuario con el centro de actividad común.

#### Artículo 50.– Otorgamiento de la autorización.

1.– Para la realización de este tipo de transportes será preciso obtener la correspondiente autorización especial expedida por la Diputación Foral correspondiente al territorio donde esté ubicado el centro de actividad de destino, que se otorgará a las personas físicas, jurídicas, y/o uniones temporales de empresas, que hayan convenido previamente la realización del transporte con los representantes de los usuarios a través del correspondiente contrato, o resolución de adjudicación del contrato, en el caso del transporte escolar organizado por la administración competente en la materia.

Para el otorgamiento de la correspondiente autorización especial será condición necesaria acreditar cumplir los requisitos exigidos en el artículo 12.2 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, y acreditar disponibilidad de los medios materiales necesarios para la prestación del servicio.

2.– Se considerarán representantes de los usuarios, las personas que, en base a su específica posición respecto a estos, asuman la relación con el transportista, tales como órganos administrativos competentes sobre centros escolares, Directores de colegios o centros de producción, representantes de asociaciones de padres de alumnos y alumnas u otros similares. Cuando se trate de asociaciones de trabajadores y trabajadoras y de estudiantes deberán estar inscritas en el registro de asociaciones del País Vasco, al objeto de acreditar su personalidad jurídica y como garantía a los usuarios y los terceros que con ellas se relacionen. En caso de que el grupo de usuarios contrate sin ser asociación, la persona que firme el contrato debe tener poder de representación de todos los usuarios.

3.– La autorización de transporte regular de uso especial deberá recoger las condiciones de prestación del servicio conforme a lo previsto en el contrato, estableciendo de forma pormenorizada la ruta o rutas a seguir, con expresión de los tráficos a realizar, los puntos de origen y destino, así como los vehículos amparados por la correspondiente autorización de transporte discrecional a nombre de la misma persona titular de la autorización de transporte especial con los que vaya a prestarse el servicio.

Se deberá también concretar de forma pormenorizada en la autorización las paradas, incluidas las urbanas, el calendario de prestación de los servicios, los horarios, el número de kms a recorrer, el número de usuarios totales y de menores de 16 años.

La autorización de transporte regular de uso especial no permitirá la utilización de vehículos de conexión entre puntos diferentes a los de origen y destino de cada una de las expediciones.

4.– Los municipios elaborarán, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, un catálogo de paradas dentro de su ámbito territorial o, en su caso, un informe referente a las posibles

paradas urbanas. Dicho documento se remitirá a la Diputación Foral correspondiente antes del final del año natural, así como cuando se produzcan variaciones en el mismo.

#### Artículo 51.– Documentación.

1.– Para el otorgamiento de la autorización de transporte regular de uso especial será necesario aportar ante la Diputación foral la siguiente documentación:

a) Cuando se trate de personas físicas, el documento nacional de identidad en vigor, documento de identificación que surta efectos equivalentes en el país extranjero de origen o el pasaporte correspondiente.

b) Cuando se trate de personas jurídicas, el documento que justifique su constitución como empresa con fines de transporte de viajeros e inscripción en el registro mercantil o, en su caso, en el Registro que corresponda.

c) Los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos subjetivos y objetivos que para el desempeño de la actividad de transporte público exige el artículo 12.2 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.

d) Listado de usuarios y en caso de que lo solicite la Administración competente, acreditación de relación directa del usuario con el centro de actividad común.

e) Copia del documento contractual suscrito con el grupo específico de usuarios, en el que se identifiquen los centros de actividad en los que el transporte tenga su destino así como todas las condiciones pormenorizadas que se hayan pactado para la prestación del servicio. Así mismo se incluirá la acreditación de la capacidad de representación de la persona que firma el contrato.

f) Acreditación de la disponibilidad de los medios materiales necesarios para la prestación del servicio, así como la documentación correspondiente a los vehículos.

2.– No será necesaria la aportación de los documentos referidos el apartado anterior, cuando el cumplimiento de los requisitos a que se refiere dicha documentación ya han sido acreditados con anterioridad con ocasión del otorgamiento o comprobación de otros títulos habilitantes del mismo titular, y dicho cumplimiento conste en los registros administrativos.

#### Artículo 52.– Supuestos de denegación.

1.– No procederá la autorización del establecimiento de un servicio de uso especial cuando exista un servicio regular de uso general preexistente con un itinerario coincidente totalmente que pueda atender adecuadamente las necesidades de transporte surgidas en análogas condiciones económicas y del servicio tales como horarios, frecuencias u otras similares. A estos efectos, se considerará que un servicio de uso especial no es totalmente coincidente y no se podrá denegar la autorización por esta causa, cuando el servicio especial se preste en la zona de influencia de los núcleos urbanos y en las distancias contempladas en el artículo 19.1.a) de este Reglamento.

2.– A los efectos del apartado anterior, sólo se podrá entender que las necesidades de transporte están adecuadamente atendidas y, por tanto, denegar la autorización administrativa para el establecimiento de un servicio de uso especial, cuando exista una concesión zonal en el ámbito donde se realizaría el servicio regular de uso especial, correspondiendo la prestación del mismo al concesionario zonal según el correspondiente plan de explotación.

3.– El supuesto anterior no se aplicará a los contratos celebrados por el sector público para el transporte escolar y de menores, y en su caso de universitarios y trabajadores si en algún momento el sector público contratara servicios de transporte para estos colectivos.

Artículo 53.– Vehículos de transporte regular de uso especial.

1.– Los vehículos destinados a este tipo de transporte deberán estar provistos de autorización de transporte discrecional cuyo ámbito territorial cubra la totalidad del recorrido y cumplir lo establecido en la legislación vigente, en especial las normas relativas a seguridad, y las específicas para el transporte de escolares y menores conforme al Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, o las normas que la sustituyan.

Se fomentará por las Administraciones competentes la instalación de sistemas de retención infantil en todos los vehículos destinados al transporte escolar y de menores, de conformidad con las disposiciones relativas a seguridad de los vehículos de transporte escolar.

2.– La autorización de transporte regular de uso especial determinará los vehículos concretos con los que vaya a prestarse el servicio y también los vehículos de sustitución. Podrán utilizarse, además de los vehículos expresados en la correspondiente autorización de uso especial a los que se refiere el párrafo anterior, otros (de otras empresas) amparados asimismo por autorizaciones de transporte discrecional siempre que los tráficos que se realicen con los mismos no excedan anualmente de un 45% del total, salvo que en la correspondiente autorización se establezca, en atención al elevado volumen de la demanda que haya de atenderse u otras circunstancias especiales, un porcentaje diferente. Serán de aplicación además las mismas reglas establecidas en el artículo 27 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.

Artículo 54.– Pago del servicio.

El transportista recibirá el pago por el conjunto del servicio en la forma convenida en el contrato global con el grupo específico de usuarios. No está permitido el pago por servicio ocasional.

Artículo 55.– Plazo de las autorizaciones.

Las autorizaciones se otorgarán por el plazo de duración del contrato global con el grupo específico de usuarios. Con carácter general, las autorizaciones destinadas a escolares y estudiantes se entenderán válidas para el curso académico correspondiente, mientras que las autorizaciones destinadas a trabajadores lo serán todo el año natural.

Artículo 56.– Integración del transporte de uso general y de uso especial.-

Por razones de interés general y de aprovechamiento de los recursos existentes, se podrá autorizar a los titulares de contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular permanente de uso general para que presten servicios de transporte regular de uso especial. Para ello, en los pliegos o en el anuncio de licitación deberán reflejar los eventuales servicios de uso especial que podrá prestar el concesionario así como las compensaciones que vaya a recibir por ello.

SECCIÓN 4.<sup>a</sup>

## TRANSPORTE PÚBLICO DISCRECIONAL

Artículo 57.– Autorizaciones del transporte público discrecional.

1.– Para la realización de transportes públicos discretionales de viajeros a que se refiere el artículo 37 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, será necesario la previa obtención de la autorización.

2.– Para el otorgamiento de autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros será necesario acreditar el cumplimiento de los requisitos previstos en los artículos 10 y concordantes de la Ley, con las concreciones que, en su caso, realice la Administración en relación con las características técnicas, antigüedad o disposición de los vehículos que se pretendan utilizar, o con otras condiciones destinadas a garantizar la adecuada prestación de los servicios.

En todo caso, los transportes discretionales de viajeros no podrán realizarse con reiteración de itinerario, calendario y horario preestablecidos.

3.– Las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros se otorgarán, salvo que se establezca expresamente un plazo concreto de duración para las mismas, sin limitación específica de plazo de validez, si bien ésta quedará condicionada a su visado en los períodos que establezca al efecto la normativa vigente.

Artículo 58.– Colaboración entre transportistas.

1.– De conformidad con lo establecido en el apartado 6 del artículo 37 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, las empresas autorizadas para prestar servicios discretionales podrán contratar la colaboración de otros transportistas para atender a demandas que excedan coyunturalmente su capacidad propia.

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

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

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

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

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

Artículo 59.– Supuestos de contratación por plaza.

1.– Los transportes discretionales de viajeros se deberán realizar, como regla general, mediante la contratación global por la empresa transportista de la capacidad total del vehículo.

2.– No obstante, de acuerdo a lo establecido en el artículo 37.4 de la ley, con carácter excepcional el órgano administrativo competente podrá autorizar la contratación por plaza con

pago individual para determinados servicios, en los que se den conjuntamente al menos dos 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.

3.— Las autorizaciones deberán concretar los viajes autorizados y el tiempo de duración de la misma en su caso.

## SECCIÓN 5.ª

### TRANSPORTE TURÍSTICO

Artículo 60.— Transporte turístico.

1.— Los transportes turísticos únicamente podrán contratarse a través de agencias de viaje debidamente habilitadas para ello, en el marco de un viaje combinado. Su prestación deberá hacerse con vehículos amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros a que se refiere la Sección 4.ª del Reglamento, ya se trate de vehículos propios de la agencia de viaje o de otros en relación con los cuales realice dicha agencia las funciones de mediación.

2.— Los transportes turísticos podrán realizarse con reiteración o no de itinerario, calendario y horario. La contratación con la agencia de viajes podrá hacerse de forma individual o por asiento, o por la capacidad total del vehículo. Cuando el transporte sea objeto de contratación individual y cobro por asiento, se facilitará a cada viajero un billete en el que se especificará que se trata de un servicio turístico, el trayecto que corresponde, las prestaciones complementarias que incluya y el precio total.

3.— La Administración exigirá que los transportes turísticos se presten conjuntamente con determinados servicios complementarios concretos de carácter mínimo. A tal efecto se exigirá que, aparte del servicio de transporte de ida al punto de destino y vuelta al punto de origen en un mismo modo o modos diferentes, se incluya alguna 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.

4.– No obstante lo anterior, la exigencia general de que los transportes turísticos incluyan los trayectos de ida al punto de destino y vuelta al punto de origen, algunos usuarios podrán contratar etapas aisladas de los trayectos siempre que no quede desnaturalizado el carácter turístico del servicio.

5.– 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.

6.– Lo establecido en esta sección se entenderá sin perjuicio de la aplicación de la normativa turística y de consumo que regule los derechos de las personas usuarias.

Artículo 61.– Coincidencia entre transporte turístico y transporte regular de viajeros de uso general.

1.– Cuando los transportes turísticos sean sustancialmente coincidentes con servicios regulares de transportes de viajeros de uso general, el precio de los mismos y de los correspondientes servicios complementarios deberá ser superior al menos, un cinco por ciento a la tarifa del transporte en el servicio regular. Dicho requisito podrá ser, no obstante, exonerado por el órgano administrativo competente cuando se den las circunstancias previstas en el apartado 4 del artículo 38 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.

2.– A los efectos de acreditar el requisito establecido en el apartado anterior, 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.

## SECCIÓN 6.<sup>a</sup>

### TRANSPORTE PRIVADO COMPLEMENTARIO

Artículo 62.– Transporte privado complementario.

1.– Son transportes privados complementarios, a los efectos del artículo 39 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, aquellos que se llevan a cabo en el marco de su actuación general por empresas o establecimientos, cuyas finalidades principales no son de transporte, sino complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de dichas actividades principales.

2.– Los transportes privados complementarios, habrán de cumplir las condiciones establecidas en el artículo 39.2 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.

## CAPÍTULO V

## TRANSPORTE URBANO

Artículo 63.— Transporte urbano de viajeros.

1.— Los preceptos de este Reglamento serán de aplicación al transporte urbano, tal como se define en el artículo 2 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, sin perjuicio de lo que dispongan las correspondientes Ordenanzas Locales.

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 inspección y sanción del transporte público urbano de viajeros que se desarrolle dentro de sus respectivos términos municipales. También serán competentes para la ordenación de los servicios y para el establecimiento del régimen tarifario con sujeción a la normativa general de precios.

3.— La gestión de los servicios regulares permanentes de uso general por parte de los municipios se realizará con carácter general en régimen de concesión administrativa. No obstante lo anterior, cuando existan motivos que lo justifiquen los municipios podrán adoptar cualquiera de las formas de gestión directa o indirecta de servicios previstas en la legislación de régimen local. En particular, los municipios y otras entidades locales podrán gestionar los transportes locales de su competencia mediante la constitución de consorcios o la suscripción de convenios, en los términos establecidos por la legislación de régimen local.

La gestión de los servicios de transporte de interés público previstos en el capítulo IV del presente Reglamento requerirá previa autorización municipal y quedará sujeta a lo que se disponga en el referido capítulo y en las correspondientes Ordenanzas Locales.

4.— Cuando los servicios urbanos de transporte de viajeros afectan a intereses que trasciendan los puramente municipales, las competencias de los correspondientes Ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las entidades de ámbito superior, sin que ello signifique una pérdida de las competencias municipales.

Artículo 64.— Coordinación y tráfico coincidentes.

1.— Para el establecimiento de servicios regulares permanentes de uso general de ámbito urbano que incluyan tráfico coincidentes con los que tengan autorizados con anterioridad otros servicios regulares interurbanos, será necesaria la justificación de la insuficiencia del servicio existente para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios. En los casos en los que la Diputación Foral correspondiente condicione el establecimiento de un servicio regular urbano a la aprobación de un plan de coordinación de la explotación de ambos servicios, este plan deberá ser presentado para su aprobación ante la Diputación Foral por el correspondiente Ayuntamiento y deberá contemplar al menos los siguientes aspectos:

a) Evaluación de las necesidades de desplazamiento de viajeros entre los diversos núcleos afectados, así como de la insuficiencia de los medios ya existentes para cubrir esas necesidades.

b) Examen del grado de incidencia en los tráfico interurbanos ya existentes. Las administraciones competentes analizarán asimismo la mejor coordinación entre los servicios regulares existentes.

c) Descripción de las características del servicio que se pretende establecer, en la que han de incluirse itinerario, expediciones, calendario, horario, tarifas y otras condiciones de explotación.

2.– Para el establecimiento de nuevos servicios regulares de carácter interurbano que afecten servicios urbanos preexistentes la Diputación Foral deberá aprobar un proyecto de coordinación como el previsto en el apartado 1, previa audiencia a los interesados e Informe preceptivo de la administración municipal correspondiente.

Artículo 65.– Paradas urbanas de servicios interurbanos o zonales.

1.– Corresponde a las Diputaciones Forales en consenso con los Ayuntamientos afectados, establecer la ubicación de las paradas urbanas en que los servicios regulares de transporte interurbano lineal o zonal están autorizados a tomar o dejar personas viajeras. En caso de que no llegaran a un acuerdo con los Ayuntamientos afectados, serán las autoridades territoriales o, en caso de no existir, las Diputaciones Forales quienes decidan en última instancia la ubicación de las paradas.

2.– El establecimiento de paradas urbanas en servicios interurbanos requerirá el previo informe del Ayuntamiento correspondiente, que deberá emitirse en el plazo de un mes. Transcurrido el referido plazo sin que se hubiera emitido el correspondiente informe, este se considerará favorable. El informe se referirá a la repercusión de la parada sobre la circulación urbana y, en caso de producirse coincidencia de tráfico, a la incidencia en el servicio de transporte urbano preexistente.

3.– Para la ubicación de las paradas se atenderá a los siguientes criterios:

a) Número de personas afectadas y centros sanitarios, educativos, de trabajo y otros centros de actividad a los que afecte.

b) Incidencia en la prestación del servicio y condiciones económicas de su explotación.

c) Repercusión sobre la circulación urbana y la seguridad vial.

d) Accesibilidad a los servicios de transporte urbano.

4.– No obstante lo anterior, los municipios elaborarán un catálogo de paradas dentro de su ámbito territorial o, en su caso, un informe referente a las posibles paradas urbanas. Dicho documento se remitirá a la Diputación Foral correspondiente antes del final del año natural, así como cuando se produzcan variaciones en el mismo, al efecto de garantizar su coordinación con el resto de la red de transporte del correspondiente Territorio Histórico.

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

a) Cuando el adjudicatario de la concesión disponga de instalaciones propias en condiciones adecuadas a juicio de la Administración.

b) Cuando existan razones objetivas de interés público y así se acrediten en el expediente, debiéndose dar audiencia al efecto tanto al adjudicatario de la concesión como al titular de la estación de viajeros.

6.– No obstante, salvo que la administración concedente, previo informe del ayuntamiento, imponga de forma expresa la obligatoriedad de utilizar la estación, ésta no será preceptiva para las líneas que discurran en la zona de influencia de los núcleos urbanos de más de 50.000 mil habitantes, hasta las distancias establecidas en el artículo 19.1.a).

## CAPÍTULO VI

## ESTACIONES DE VIAJEROS

Artículo 66.– Estaciones de viajeros.

1.– Para que un centro tenga la consideración de estación de viajeros habrá de cumplir unas condiciones mínimas o requisitos que contribuyan al desarrollo adecuado de la actividad de transporte de viajeros y su utilización por las personas usuarias, garantizando en todo caso su accesibilidad, en los términos previstos en la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad y en sus normas de desarrollo, así como en la normativa estatal y europea en materia de accesibilidad.

2.– Las estaciones de viajeros deberán contar, con las condiciones mínimas que a continuación se detallan:

a) 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) accesos para entradas y salidas de los viajeros, independientes de los vehículos.

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

d) andenes cubiertos para subida y bajada de viajeros.

e) zonas de espera independientes de los andenes.

f) instalaciones de servicios sanitarios.

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

3.– El Departamento competente en materia de transportes del Gobierno Vasco podrá establecer una categorización de estaciones de viajeros en función de la dotación y servicios con que estas cuenten, a efectos de facilitar la planificación en relación con el establecimiento de esta clase de infraestructura. Se fomentará especialmente la creación de estaciones intermodales de servicios de transporte, concretándose las características, las dotaciones y servicios con los que han de contar.

Artículo 67.– Establecimiento.

1.– El establecimiento de estaciones de transporte será a iniciativa del Ayuntamiento del municipio en que hayan de ubicarse. A tal efecto los Ayuntamientos deberán presentar un Proyecto de establecimiento a la Diputación Foral. Dicho proyecto deberá contener como mínimo los siguientes documentos:

a) Memoria Justificativa con los siguientes contenidos: elección de la ubicación con referencia al enlace con las vías de comunicación existentes, consecuencias de su establecimiento y de mejora de la movilidad urbana en la zona; rentabilidad social de su implantación y conexión con otros operadores y otros medios de transporte; viabilidad urbanístico y ambiental; superficie mínima, número mínimo de dársenas o aparcamientos y zonas de circulación y maniobra, superficie necesaria destinada a los viajeros (andenes, zonas de paso, espera, etc.), instalaciones mínimas y complementarias; sistema de explotación; estudio de viabilidad económica; tarifas y cálculo y justificación de precios y expropiaciones y plan de obra.

b) Planos de ubicación y de instalaciones.

c) Pliego de prescripciones técnicas particulares.

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

2.– Una vez presentado el proyecto de establecimiento a la Diputación Foral, se abrirá un plazo de información pública por un tiempo mínimo de dos meses remitiéndose el expediente a las Administraciones que pudieran resultar afectados.

3.– Serán criterios determinantes para el establecimiento de las estaciones de transporte la conveniencia o necesidad de la misma para la mejora de las condiciones de transporte, la circulación y el tráfico de la zona de que se trate, la conexión con otros operadores u otras modalidades de transporte así como la rentabilidad social de su implantación.

Artículo 68.– Adjudicación de la concesión de explotación.

1.– La explotación de las estaciones de viajeros se realizará normalmente por los Ayuntamientos en régimen de gestión indirecta, mediante la adjudicación, conforme a los procedimientos establecidos en la legislación de contratación del sector público, de la concesión de explotación a entidades o empresas interesadas en la misma. Como criterios de valoración de las ofertas presentadas se utilizarán fundamentalmente los siguientes:

a) Introducción de otros servicios y características además de los mínimos exigidos.

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

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

d) Tarifas ofrecidas.

e) Cualquier otra mejora distinta a las propuestas que se formulen o una garantía sobre la adecuada prestación del servicio.

2.– Cuando por motivos económicos o sociales que así lo justifiquen no se siga el procedimiento de gestión indirecta prevista en el punto anterior, o cuando hubiera quedado desierto el correspondiente procedimiento de adjudicación, los Ayuntamientos podrán explotar directamente las estaciones.

En todo lo no previsto en este precepto serán de aplicación las normas contenidas en el Capítulo III del Reglamento para adjudicación de los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte interurbano, así como legislación de contratación del sector público.

Artículo 69.– Título administrativo habilitante.

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

2.– La Diputación Foral, antes de la adjudicación de la concesión, deberá informar sobre su adecuación a las condiciones del proyecto aprobado. Dicho informe será preceptivo y vinculante a los efectos de obligar a que el Ayuntamiento y el concesionario acepten las modificaciones que resulten pertinentes para su correcta adecuación.

Cualquier modificación sustancial de las condiciones originarias establecidas en el título concesional deberá ser también informada por la Diputación Foral, a los mismos efectos previstos en el párrafo anterior.

3.– También será preceptivo y vinculante el informe de la Diputación Foral cuando la explotación de la estación se realice por el Ayuntamiento mediante gestión directa o mixta.

## CAPÍTULO VII

### RÉGIMEN DE INSPECCIÓN Y CONTROL

#### SECCIÓN 1.ª

#### INSPECCIÓN DE LOS TRANSPORTES

Artículo 70.– Servicios de inspección de los transportes.

1.– Las funciones de inspección dirigidas a verificar y asegurar el cumplimiento del presente Reglamento, estarán reservadas a los servicios de inspección de los transportes de cada una de las Administraciones competentes por razón de la materia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera.

2.– Las potestades de inspección podrán ser delegadas en los operadores de transporte en relación con las obligaciones de quienes utilicen sus servicios. Sin perjuicio de las de actuaciones inmediatas que pueda adoptar ante situaciones de peligro, el personal habilitado de los operadores de transporte redactará un acta en la que se reflejarán los hechos acaecidos durante la utilización del servicio y que pudiesen ser constitutivos de ilícitos administrativos. El acta se remitirá al órgano competente de la Administración a los efectos de incoar el correspondiente expediente sancionador.

Artículo 71.– Obligaciones para con los servicios de inspección.

1.– Los transportistas y conductores, titulares de empresas en cuyas instalaciones se realicen actividades de transporte de viajeros por carretera o relacionadas con el mismo, los usuarios de un transporte de viajeros y, en general, las personas afectadas por los preceptos del presente reglamento, 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.

2.– 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 de la persona responsable de su llevanza o custodia.

Artículo 72.– Colaboración con otras Administraciones.

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.

Artículo 73.– Planificación de la actividad inspectora.

1.– El Departamento competente en materia de transporte de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en concurrencia con las Diputaciones Forales, aprobará un Plan Anual de Inspección del Transporte. El Plan Anual de Inspección establecerá las directrices generales aplicables a las funciones inspectoras del transporte por carretera, con la finalidad de unificar criterios, homogeneizar y objetivar la actividad inspectora en todo el territorio del País Vasco. Este Plan podrá prever la realización de campañas específicas de inspección sobre una clase determinada de transporte.

2.– La programación y actividad inspectora que desarrollen las Diputaciones Forales deberán cumplir dichas directrices generales. Las Diputaciones Forales podrán prever campañas específicas de inspección de acuerdo con las necesidades que planteen dichos transportes en cada Territorio Histórico.

3.– El Plan Anual de Inspección tendrá 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.

## SECCIÓN 2.<sup>a</sup>

### DOCUMENTOS DE CONTROL

Artículo 74.– De los titulares de concesiones y autorizaciones administrativas.

1.– Las empresas u operadores que realicen transporte público de viajeros por carretera, así como las que exploten estaciones de viajeros, deberán cumplimentar y conservar en su domicilio a disposición de los Servicios de Inspección, la documentación relativa al desarrollo de su actividad que se determina en este reglamento y que contiene los datos relativos a la concesión o actividad, los datos sobre los servicios prestados, las tarifas percibidas, el número de viajeros transportados, el número de reclamaciones percibidas, así como los problemas e incidentes relacionados con la seguridad.

2.– Se entenderán por Documentos de Control:

a) Libro de Ruta para los autobuses destinados al transporte público interurbano de viajeros, debidamente diligenciado, en el que se consignarán sucesivamente y antes de su iniciación, todos los servicios de transporte de viajeros que se vayan realizando con el autobús, debiendo ser las anotaciones de carácter indeleble. Por cada servicio deberán cumplimentarse las siguientes especificaciones: fecha del servicio, origen y destino del servicio, tipo de servicio, persona o empresa contratante y el número de expediciones si se reitera el mismo itinerario a lo largo del día.

b) El Libro u hojas de reclamaciones para las empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera y para las estaciones de transporte de viajeros, de acuerdo con modelo establecido por la normativa vigente.

c) El Registro de los servicios que se realizan por las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general, en el que anotarán, diariamente, por cada expedición y vehículo, al menos, los siguientes datos: denominación de la concesión; identificación de la ruta a la que pertenece la expedición de que se trate, con indicación de su origen, destino, fecha de realización y hora de salida; número del vehículo; matrícula y número de la autorización de transporte; identificación de los conductores del vehículo; número de billetes expedidos con indicación del origen, destino y precio de cada uno de ellos así como la recaudación total de la expedición.

d) En caso de colaboración de otros transportistas en la realización de transportes regulares de uso general y especial, el Justificante expedido, sellado y firmado por dicho titular en el que se indique el servicio o servicios concretos para los que se ha contratado dicha colaboración, con arreglo al modelo oficial establecido por la normativa sectorial.

3.– A efectos de comprobar la adecuada gestión de los servicios de transporte regular permanente de uso general de viajeros por carretera, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de esta clase de transportes habrán de aportar anualmente a la Administración, antes del 30 de septiembre de cada año, una auditoria externa contable y un informe de gestión referidos exclusivamente a la explotación de la concesión de que en cada caso se trate durante el anterior ejercicio económico, tanto si el titular de la concesión es persona física como jurídica o de otro tipo de configuración jurídica permitida.

4.– Los titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular permanente de uso general de viajeros estarán obligados a facilitar trimestralmente a la Administración un resumen de los servicios prestados al amparo de la concesión, en el que se contendrán los siguientes datos referidos separadamente a cada uno de los tráficos que la integran: número total de viajeros desplazados; volumen de tráfico total medido en viajeros/kilómetro; volumen de tráfico servido mediante vehículos adscritos a la concesión, medido en vehículos/kilómetro; volumen de tráfico servido mediante vehículos propios no adscritos a la concesión, medido en vehículos/kilómetro; volumen de tráfico servido mediante la colaboración de otros transportistas, medido en vehículos-kilómetro; recaudación total, impuesto sobre el Valor Añadido incluido, obtenida por la empresa. Idéntico resumen deberá facilitarse, asimismo, en relación con cada una de las rutas que integran la concesión.

5.– Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, la administración competente podrá solicitar en cualquier momento a los titulares de concesiones de transporte público regular permanente de uso general cuantos otros datos relativos a la explotación del servicio de éstas estime oportuno.

Artículo 75.– De los vehículos destinados a la prestación del servicio.

1.– Durante la prestación del servicio, los vehículos destinados a prestar los servicios de transporte deberán llevar a bordo debidamente cumplimentado, los documentos de control administrativo que, en su caso, se establezcan. En el transporte público interurbano de viajeros, los vehículos deberán circular provistos de un libro de ruta en el que se harán constar los sucesivos servicios interurbanos y urbanos que con dicho vehículo se presten.

2.– Los vehículos en que los referidos servicios se realicen deberán, en todo caso, 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 presten, sean exigidos por la normativa en vigor.