



BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

III LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

5 de septiembre de 1986

Núm. 1

PROYECTO DE LEY

Ordenación de los transportes terrestres.

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha acordado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109 del Reglamento de la Cámara, remitir a la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios para su aprobación con competencia legislativa plena y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES el proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres.

Los señores Diputados y los Grupos Parlamentarios disponen de un plazo de quince días hábiles a partir del día 10, fecha de constitución de esa Comisión, que expira el 27 de septiembre para presentar enmiendas al citado proyecto de ley, cuyo texto se inserta a continuación.

La documentación que se acompaña con el proyecto de ley de referencia, se encuentra a disposición de los señores Diputados en la Secretaría de la Comisión correspondiente.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1986.—P. D., El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Luis María Cazorla Prieto**.

PROYECTO DE LEY DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

La hasta ahora vigente legislación reguladora del transporte por carretera data, en sus normas básicas, de 1947; la del transporte ferroviario, de 1877. Desde las fechas citadas hasta nuestros días, se han producido en la realidad infraestructural sobre la que las referidas normas in-

cidían, profundísimos cambios que afectan a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte.

La falta de adecuación de unas normas promulgadas hace casi medio siglo en un caso, y más de uno en el otro, para regular un transporte que se lleva a cabo con unos medios técnicos muy diferentes a los que en ellas pudieron preverse, y para establecer las pautas con que hacer frente a unas necesidades de desplazamiento encuadradas en una realidad sociológica distinta, y en un contexto económico y político absolutamente diversos a los existentes cuando fueron redactadas, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

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

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

Por ello, la Ley que ahora se promulga, partiendo del diseño de un sistema flexible en el que tienen cabida las diferentes situaciones fácticas que, como mínimo a medio plazo, puedan presentarse, realiza una derogación expresa de todas las normas con rango de Ley formal, regu-

ladoras del transporte por carretera y por ferrocarril, y prevé que en el momento de entrada en vigor de sus reglamentos generales, queden, asimismo, derogadas el resto de las normas reguladoras de las citadas materias, excepto las que expresamente se declaren vigentes.

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

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

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

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

Este diseño de un sistema común de transportes, presidido por un marco normativo homogéneo, aunque compatible con los distintos desarrollos que las diferentes situaciones territoriales impliquen, se complementa con una delegación prácticamente total de las competencias ejecutivas y aun normativas, estatales, que deban realizarse a nivel regional y local, lo que conlleva, y ello se establece explícitamente, la desaparición de la Administración periférica del Estado anteriormente competente.

Dicha delegación no hace por otra parte sino clarificar jurídicamente la ya existente, realizada en su día en favor de los Ente Preautonómicos, y ejercida en la actualidad por las Comunidades Autónomas, amparando la misma bajo la cobertura formal, constitucionalmente exigi-

da, de una Ley Orgánica, y efectuando una obligada adaptación de su contenido al régimen de Ordenación sustantiva previsto en la nueva Ley.

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

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

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

Finalmente, la Ley no olvida los problemas de la seguridad en el transporte, aludidos en el marco de los principios generales de la misma, y abordados a lo largo de su articulado, si bien su tratamiento más profundo debe realizarse a un nivel jurídicamente inferior mediante las normas de desarrollo de la Ley para lo que ésta sienta las bases suficientes.

Entrando ya en el examen del articulado en concreto, hay que señalar que el Título Preliminar, además de establecer el ámbito de aplicación de la Ley, de acuerdo con las ideas antes citadas, establece los principios generales que han de presidir el sistema de transportes, y diseña un ejercicio de las competencias basado en el respeto de los mismos por las diversas Administraciones Públicas.

No se ha querido incluir, en el texto de la parte dispositiva de la Ley, la referencia a diversos principios reconocidos por la Constitución, tales como los de igualdad de derechos y obligaciones en cualquier parte del territorio del Estado (artículo 139.1), libertad de circulación de personas y de bienes (artículo 139.2), identidad en las condiciones básicas que garantizan la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y deberes constitucionales (artículo 149.1.1º), solidaridad, equilibrio económico y ausencia de privilegios entre las distintas Comunidades Autónomas (artículo 138), que amparan sin duda el respeto en todo el territorio del Estado de unos principios normativos únicos, por entender que ello no resulta necesario, al estar los mismos explícitamente expresados en la Constitución y ser, por tanto, constitucionalmente obligatorio el respeto de la Ley en todo el territo-

rio del Estado, en la medida en que tienda a hacer efectivos los mismos.

Parece, por último, oportuno destacar, en cuanto al contenido del Título Preliminar, que en el mismo se ha incluido un Capítulo relativo a la creación de Organos de colaboración entre las distintas Administraciones Públicas, en el que recogiendo las pautas de lo que la doctrina ha denominado en otros países «Federalismo Cooperativo», se intenta superar las dificultades que un rígido respeto a un sistema de separación competencial podría suponer, estableciendo un sistema de colaboración interadministrativa que junto con el resto de principios y medidas anteriormente citados, posibilite la superación de la dialéctica posesiva individual concretada en el «mío o tuyo», sustituyéndola por un sistema armónico de colaboración plural, articulado, a través de la aceptación del «nuestro» como principio de actuación. La Conferencia Nacional de Transportes y la Comisión de Directores Generales son Organos de composición mixta, en los que el Estado es uno de sus miembros, que están llamados a cumplir un importante papel en la consecución del sistema común de transportes que se pretende.

En el Título I se incluyen las disposiciones aplicables a la totalidad de los modos en que se realizan los distintos servicios y actividades de transporte terrestre, estableciéndose un núcleo normativo común a todos ellos, que juntamente con los principios y reglas de colaboración competencial regulados en el Título anterior, permiten diseñar la configuración de un auténtico sistema de transportes terrestres.

Comienza este Título por un Capítulo relativo a Directrices Generales, en el que merece destacarse la referencia al sistema de economía de mercado como marco en el que se lleva a cabo la actividad de transporte, y la referencia a las funciones públicas de corrección de las deficiencias estructurales y encauzamiento de la iniciativa empresarial, cuando ello resulte necesario, para el adecuado funcionamiento del sistema.

El Capítulo II, referido a la programación y planificación, establece un sistema flexible de programación optativa, en el que se fijan pautas respecto al contenido de los programas y planes cuando éstos existan, y se prevé la colaboración de las empresas y asociaciones del sector en su elaboración. No se trata de establecer un sistema de planificación centralizada que prejuzgue la actuación de las empresas y elimine su libertad de gestión, sino más bien de encuadrar de una forma racional y sistemática las necesarias actuaciones públicas en el sector, evitando la dispersión y aun contradicción que en ocasiones se han dado en las mismas, a través de una previsión global y coordinada.

El régimen económico-financiero, regulado en el Capítulo III, se basa en la autonomía financiera de la empresa y en el principio de riesgo y ventura de ésta. No obstante, y al tratarse de actividades de servicio público o, al menos, de interés público relevante, se prevé la posibilidad de que la Administración pueda establecer condiciones tarifarias de obligado cumplimiento, clarificándose la distinción, actualmente vigente, pero no siempre bien com-

prendida, entre la potestad tarifaria de la Administración de Transporte y el control general de precios, atribuido a los órganos radicados en el Ministerio de Economía y Hacienda.

Se establecen, asimismo, en este Capítulo, reglas sobre la necesidad de compensar a las empresas las obligaciones de servicio público que deban asumir, sobre la obligatoriedad de cobertura de los riesgos mediante la suscripción de los correspondientes seguros, sobre realización de las funciones de carga y descarga, y sobre las garantías del porteador, de percibir el importe del transporte.

El Capítulo IV se refiere a la coordinación entre los diversos modos de transporte terrestre, y al transporte combinado, y partiendo desde luego de la idea de libertad del usuario y del régimen concurrencial en la competencia intermodal (la Ley de Coordinación del Transporte por Carretera con el Ferroviario de 1947 se deroga expresamente), establece pautas para promover el transporte de mercancías en un modo concreto cuando existan razones excepcionales que así lo recomienden, determinando, así mismo, condiciones específicas para favorecer la coordinación de los distintos modos de transporte y el transporte combinado.

El Capítulo V aborda el importante problema de la coordinación del sistema de transportes con las necesidades de la defensa y protección civil, estableciendo diversas reglas de colaboración y coordinación interadministrativa, en una materia en la que la dispersión de competencias lo hace especialmente necesario.

Los Capítulos VI y VII están referidos respectivamente a la Inspección del Transporte Terrestre y al Consejo Nacional de Transporte Terrestre. En cuanto a la Inspección, las consideraciones sobre la misma se hacen conjuntamente con las del Título V referido al Control y Régimen sancionador, dado el estrecho contacto de sus materias, aunque el hecho de estar este último referido solamente al transporte por carretera, mientras que aquél se refiere a la totalidad de los modos de transporte terrestre, ha motivado que se encuentren en Títulos separados. Por lo que se refiere al Consejo Nacional del Transporte Terrestre, hay que señalar que se trata de un órgano asesor y consultivo, integrado por la totalidad de los sectores afectados por el transporte terrestre, que está llamado a cumplir importantes funciones en orden a facilitar a la Administración los elementos técnicos necesarios para la toma de decisiones, y equilibrar y ponderar los intereses de los diversos grupos.

El Capítulo VIII está dedicado a la regulación de las Juntas Arbitrales del Transporte, las cuales tienen su antecedente inmediato en las extinguidas Juntas de Detasas.

Cerrada, después de la última reforma de la Ley de Enjuiciamiento Civil, la vía de la conciliación como camino para que ante las referidas Juntas se resolvieran los conflictos de pequeña cuantía entre transportistas y cargadores o usuarios, se ha establecido siguiendo la línea abierta por la reciente Ley de Consumidores y Usuarios, la vía del arbitraje, como medio idóneo para agilizar la resolución de las controversias de hasta 500.000 pesetas susci-

tadas en relación con el cumplimiento del contrato de transporte. El principal problema para lograr la necesaria eficacia en el funcionamiento de las Juntas, que podría haber estado constituido por el sometimiento a una legislación general de arbitraje, excesivamente formalista, se ha obviado, siguiendo las pautas establecidas por la referida Ley de Consumidores y Usuarios, mediante la previsión de un procedimiento simplificado que será objeto de regulación reglamentaria.

El Capítulo IX, último del Título I, está dedicado a los usuarios del transporte, y establece prescripciones dirigidas a la protección de los mismos y a promover su participación en el ejercicio de las funciones administrativas que les afecten.

El Título II está referido a las Disposiciones comunes a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos.

Se aborda en este Título, en primer lugar, la regulación de las que normalmente se denominan «condiciones de acceso a la profesión», considerándose como tales la capacidad profesional, la honorabilidad y la capacidad económica. La regulación de estas condiciones se ha realizado siguiendo las pautas de las Directivas de la Comunidad Económica Europea, la cual exige su aplicación por parte de los Países miembros.

Especial importancia reviste la regulación general que se realiza de los distintos títulos habilitantes para la realización de los diversos tipos de servicios y actividades de transporte. Dentro de esta regulación general merecen sin duda destacarse dos aspectos:

El primero, hace referencia a la regla general de libertad de concurrencia de las empresas al mercado de transportes que la Ley establece, regla, que únicamente cede, dando paso a supuestos de intervencionismo administrativo en cuanto a la restricción del acceso al mercado de las empresas, en los casos tasados que la propia Ley determina. Ello significa que la contingentación, y la imposición de limitaciones para el ejercicio de la profesión, así como el otorgamiento y reparto, en su caso, de los correspondientes Títulos habilitantes, no constituye en absoluto una actuación discrecional de la Administración, sino que está basada en reglas específicas legalmente prefijadas, y que únicamente cabrán, cuando existan problemas estructurales que imposibiliten el establecimiento del sistema de libre concurrencia, si bien es preciso señalar que el carácter dependiente y por tanto rígido de la demanda de transporte hace a este sector especialmente proclive al surgimiento de tal tipo de problemas.

El segundo de los aspectos importantes anteriormente citados hace referencia al establecimiento de una autorización común o de base, que coincide con la autorización para realizar servicios discrecionales, la cual es, como regla general, así mismo necesaria para realizar cualquier servicio distinto de los discrecionales, debiendo, en este caso, complementarse con la necesaria concesión o autorización especial.

Con la implantación del sistema de autorización común, se pretende aumentar la flexibilidad en la utilización de los vehículos y la capacidad empresarial, funda-

mentalmente en el sector del transporte de viajeros, eliminando la separación hasta ahora existente entre los ámbitos reservados al transporte regular y discrecional, que conlleva una infrautilización de las inversiones en material móvil de las empresas de transporte, posibilitando a través de la autorización común, que las empresas puedan dimensionar su parque de vehículos adaptándolo a las demandas globales de transporte que reciban.

La autorización común se convierte en elemento de racionalización y rentabilización de las explotaciones, al permitir a las empresas que lleven a cabo servicios regulares, realizar así mismo otros de carácter discrecional, al tiempo que sienta las bases de un sistema global, y no fragmentario como el actual, en el transporte de viajeros.

En definitiva, la autorización común es el elemento que permite pasar a un sistema, en el que la interconexión real que existe entre los diversos tipos de transporte por carretera, tenga su respuesta en la posibilidad de una actuación empresarial, legalmente habilitada para realizar, de acuerdo con sus necesidades y la demanda que reciba, el tránsito de uno de los referidos tipos de transporte a otro, o incluso para atender simultáneamente a varios de ellos.

Se regulan, así mismo, en este Título, los requisitos generales para el ejercicio de la actividad de transportista, y entre ellos debemos citar, la inscripción en el Registro General de Transportistas que la Ley regula, el cumplimiento por parte de los vehículos de determinados requisitos y la constitución de una fianza garantizadora. Lo más novedoso, sin embargo, de esta parte de la Ley, lo constituye la posibilidad de que los servicios se presten no sólo con vehículos de los que sea propietario el transportista, sino también con otros de los que disponga a través de otra fórmula jurídica admisible desde la óptica de la adecuada ordenación del transporte.

Hay que hacer mención, también, al hecho de que la Ley desplace definitivamente su atención, a la hora de considerar el vehículo que realiza el transporte, a aquel que realiza la tracción, y no como hasta ahora ocurría hacia el remolque o semi-remolque, lo cual era causa de frecuentes problemas jurídicos inscribiendo así el ordenamiento jurídico español en las más modernas tendencias dentro del campo del transporte por carretera.

El Capítulo II de este Título está referido a las Agrupaciones de empresas de transporte y a la colaboración de las mismas con la Administración. Se prevé en este Capítulo la existencia de un Registro de Asociaciones de Empresas de Transporte en el que deberá quedar acreditada su representatividad.

Como sistema general para formalizar jurídicamente y articular la participación de las empresas del sector en la actuación administrativa, que hasta ahora se realizaba de forma asistemática y al margen de toda regulación, se crea el Comité Nacional del Transporte por Carretera en el cual estarán integradas las diferentes Asociaciones, según su respectiva representatividad.

Se regula también, en este Capítulo, la colaboración de los transportistas entre sí, a través de la constitución de cooperativas, previéndose en sintonía con la nueva regu-

lación general del cooperativismo, la doble fórmula de creación de cooperativas de trabajos asociados, en las que la empresa porteadora es, en todo caso, la cooperativa, y los transportistas se convierten en meros socios-trabajadores de ésta, y la de cooperativas de transportistas, dedicadas fundamentalmente a la captación y comercialización de cargas, que luego serán transportadas por sus socios. En ambos casos se establecen reglas especiales en relación con el régimen general a fin de posibilitar y promover la creación de cooperativas.

El Título III está referido a la regulación específica de los distintos tipos de servicios y actividades de transporte por carretera, realizando en su Capítulo Primero las diversas clasificaciones de los mismos.

El Capítulo II está dedicado a la ordenación de los transportes regulares de viajeros.

En el transporte regular de viajeros, se ha distinguido la regulación de los transportes permanentes de uso general, que coinciden básicamente con los anteriores servicios regulares, los transportes de uso especial, en los que se han integrado los transportes escolares y de obreros, que anteriormente pese a la regularidad de su prestación se consideraban discrecionales, y que ahora siguiendo las Directrices de la Comunidad Económica Europea tienen la consideración de regulares especializados, y los transportes temporales que comprenden toda una gama de posibles servicios en los que la característica de la periodicidad no se ve acompañada de su continuidad o permanencia.

En cuanto al transporte regular de viajeros permanente de uso general, respetando como regla general el sistema concesional, basado en la celebración de un concurso para seleccionar el prestatario, se han introducido sin embargo importantes modificaciones respecto al régimen anterior, entre las cuales deben citarse las siguientes:

- Posibilidad de sistemas de gestión distintos de la concesión (concierto, gestión interesada, etc.).
- Plazo de duración de las concesiones, variable, ligado a los plazos de amortización y normalmente comprendido entre diez y treinta años.
- Posibilidad de las empresas de modificar las condiciones de explotación originariamente previstas.
- Posibilidad de utilización de los vehículos para la prestación de servicios diferentes de los de la concesión.
- Posibilidad de utilización de la colaboración de otros transportistas para atender excesos de demanda, pudiendo la Administración regular el régimen de la misma.
- Posibilidad de otorgamiento de concesiones zonales que comprendan todos los servicios regulares de una determinada zona, salvo los que expresamente se exceptúen.
- Previsión del régimen jurídico aplicable en los supuestos de rescate, caducidad y abandono del servicio por parte del concesionario, así como de intervención de la explotación por parte de la Administración, cuando ello resulte necesario.
- Previsión de un régimen especial para servicios de

previsible escasa demanda y sin características de titularidad pública.

En cuanto a los servicios regulares de uso especial y temporales, parece oportuno destacar la necesidad de que se presten, en todo caso, al amparo además de su autorización específica, de la autorización común anteriormente citada, lo que posibilita, en todo caso, rentabilizar la explotación empresarial a través de la realización de servicios complementarios. Se establecen, además, ciertas reglas tendentes a evitar que se produzcan detracciones injustificadas de tráfico por parte de estos servicios, de las líneas regulares permanentes de uso general. Por último, hay que señalar la posibilidad de utilizar vehículos de otros transportistas para atender los excesos de demanda que no puedan ser cubiertos con los medios propios.

Por lo que se refiere a los transportes públicos discrecionales de viajeros y de mercancías, que se regulan en el Capítulo III, hay que destacar en primer lugar, la novedad que supone en orden a la eficacia en el funcionamiento empresarial, la consideración como transportes discrecionales de la totalidad de los transportes de mercancías, se realicen o no con reiteración de itinerario, calendario y horario, y la posibilidad de que dichos transportes realicen, al amparo de la misma autorización, carga completa o carga fraccionada, lo que supone un elemento de flexibilización, racionalización e integración empresarial en el transporte de mercancías, especialmente en lo referente a la distribución física, sólo comparable al que puede suponer la autorización común en el transporte de viajeros.

Hay que hacer especial mención así mismo como innovación relevante, a las variadas modalidades en que pueden ser otorgadas las correspondientes autorizaciones, según cual sea, en cada momento, la situación del sector. En lugar de optar por un sistema único entre los diversos que nos ofrece el derecho comparado y nuestro propio régimen anterior, se ha establecido una fórmula posibilista que permite sustituir un sistema por otro, según vayan modificándose las circunstancias fácticas sobre las que el mismo haya de incidir, e incluso admite la combinación simultánea en el tiempo de varios sistemas, para sectores del transporte que se encuentren en situaciones diferentes.

Inicialmente y teniendo en cuenta las circunstancias de exceso de oferta, o insuficiencia de los medios de inspección que concurren en la situación actual, se ha establecido un sistema de autorización basado en el actualmente vigente, en el que cada autorización hace referencia a un vehículo, si bien se establecen grandes facilidades en orden a modificar dicha referencia; no obstante, se permite que ya de entrada se puedan establecer para tipos de transporte que no deban estar contingentados sistemas autorizatorios no basados en el vehículo.

Todo ello parece que ha de permitir adecuar la intervención administrativa a las necesidades de cada momento, realizando una articulación del binomio intervención administrativa en cuanto al acceso al mercado-modalidad

de autorización, que evite las rigideces que la implantación de un sistema único ocasionaría.

En otro orden de cosas, parece importante señalar que las autorizaciones de transporte discrecional se otorgaran como regla general sin plazo de duración prefijado, si bien podrá ser objeto de revocación por razones de utilidad pública, o interés social, mediante la correspondiente indemnización, cuando dicha revocación se realice antes de que las autorizaciones alcancen la antigüedad que reglamentariamente se determine.

Por último, en cuanto a los servicios discrecionales, hay que hacer mención a la posibilidad que regula la Ley de utilizar la colaboración de otros transportistas para atender excesos conjunturales de demanda.

En cuanto a los transportes privados, regulados en el Capítulo IV de este Título, la Ley distingue entre transportes privados de carácter estrictamente particular, que no están sujetos lógicamente a control administrativo específico alguno, y transportes privados complementarios, refundiendo en estos últimos las dos categorías anteriormente existentes de transportes de servicio propio y de servicio particular complementario.

En la regulación de los transportes privados, se han tenido muy en cuenta, las reglas contenidas en las Directivas de la Comunidad Económica Europea, completándose las mismas con diversos preceptos dirigidos a asegurar que dichos transportes constituyan, en todo caso, un mero complemento de otra actividad económica principal, y no se conviertan en una vía de competencia desleal con el transporte público. Los transportes oficiales realizados por la Administración para atender a sus propias necesidades de funcionamiento, tienen la consideración expresa de transportes privados, si bien no están sujetos a autorización administrativa.

Por lo que se refiere al Transporte Internacional, regulado en el Capítulo V, se ha establecido una clasificación (regular ocasional y de lanzadera) inspirada en la establecida en las Organizaciones Internacionales, y se hace una regulación del mismo en la que está en todo momento presente (y esta peculiaridad es la que obliga a realizar una ordenación específica) la necesidad del acuerdo de las voluntades de otros Estados para que este transporte pueda realizarse, así como la subordinación de su regulación a lo dispuesto en los Tratados Internacionales. La referida regulación está inspirada en la idea de facilitar, en todo lo posible, el acceso de nuestros transportistas al mercado de portes internacionales.

Se ha dedicado, así mismo, un Capítulo (el VI de este Título) al transporte turístico, por entender que en el mismo se dan peculiaridades tales, que hacen necesario su tratamiento diferenciado. El transporte turístico se caracteriza por el hecho de que la realización del transporte no es sino una parte de los servicios que se facilitan al usuario, contratándose conjuntamente con otras prestaciones, tales como las de alojamiento, guía turística, etc., y realizándose dicha contratación a través de las agencias de viaje.

Dentro de la tendencia general de la Ley de posibilitar y fomentar el transporte turístico, se presta, sin embar-

go, atención especial a que la cobertura formal del mismo no pueda ser utilizada para realizar una competencia desleal a los servicios regulares.

El último Capítulo de este Título está dedicado a la regulación de los transportes urbanos, entendiendo como tales los que se prestan en suelo urbano o urbanizable, y atribuyendo la competencia sobre los mismos a la autoridad municipal. Dicha competencia municipal puede ser extendida a todo o parte del término municipal en relación con los transportes que afecten, de forma exclusiva, o predominante, al interés local.

Se establecen en este Capítulo reglas de coordinación entre las actuaciones municipales y las de las Entidades competentes en relación con el transporte interurbano, teniendo especial interés la subordinación de la autorización de transporte interurbano en vehículos de turismo (taxis) a la previa obtención de la correspondiente autorización municipal, por entenderse que el servicio prestado en dichos vehículos reviste un interés esencialmente municipal; en sentido contrario se ha establecido la posibilidad de que los vehículos de viajeros de elevada capacidad, y de mercancías en todo caso, puedan al amparo de la correspondiente autorización de transporte discrecional interurbano realizar, además, transporte urbano, ya que en este caso el interés predominante es el interurbano.

Se establecen también, en este Capítulo, reglas especiales para facilitar la ordenación del transporte metropolitano y el de las zonas en que se produce una interacción de tráficos correspondientes a distintas esferas de competencias, previéndose diversas posibilidades para coordinar o modificar la actuación de las diferentes Entidades que ostenten competencias sobre los transportes de la zona.

Por último, se establecen diversas pautas en relación con el importante problema de la financiación de los transportes urbanos.

El Título IV está dedicado a las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerando como tales, las agencias de transportes, los centros de información y distribución de cargas, los almacenistas-distribuidores, los transitarios, las estaciones de transporte por carretera y el arrendamiento de vehículos.

Las agencias de transporte son las únicas Entidades autorizadas para realizar, de forma general, la mediación entre cargadores o usuarios y transportistas, pudiendo realizar agrupaciones de cargas o de viajeros.

Hay que referirse como novedad a la distinción que se establece entre agencias de cargas completas y de cargas fraccionadas, exigiéndose en relación con estas últimas, especiales requisitos en relación con la específica función que realizan.

Las agencias de transporte deberán realizar su mediación contratando en nombre propio con ambas partes y asumiendo la correspondiente responsabilidad ante las mismas. Aparecerán así, como portadores frente a los cargadores o usuarios, y como cargadores o usuarios frente a los transportistas.

Dentro de la regulación de las agencias, tiene especial

interés la novedad que introduce la Ley de unificar la actuación de las actuales agencias de viaje, hasta ahora sometidas a la normativa turística, y la de mediación en el transporte de viajeros. Esta mediación queda reservada a las agencias de viaje, que sin perjuicio de seguir sometidas a su normativa específica, entran, asimismo, en el ámbito de aplicación de la Ley, la cual establece diversas reglas de coordinación de la actuación de la Administración turística y de transportes sobre las mismas.

Los Centros de Información de cargas no realizan su actuación contratando en nombre propio como las agencias, sino que se limitan a poner en contacto a cargadores y transportistas, a fin de facilitar la comercialización de cargas. Los Centros de Información pueden cumplir un importante papel de cara a facilitar las cargas en los viajes de retorno, y constituyen, sin duda, una valiosa medida de apoyo a los pequeños transportistas que carecen de una red de comercialización propia.

En cuanto a los almacenistas-distribuidores, su inclusión en el ámbito de aplicación de la Ley, se debe a que los mismos realizan normalmente la distribución de productos ajenos, valiéndose de la colaboración de otros transportistas, con lo que de hecho llevan a cabo una actividad de mediación, contratando en nombre propio con ambas partes, que estaría, en principio, reservada a las agencias de transporte. Dado que su actividad es, en la práctica, profundamente diferente a la de las agencias, resultaba necesario la legalización de la misma, realizando la correspondiente regulación.

Por lo que se refiere a los transitarios, se trata de una figura de profundo arraigo, y gran importancia práctica, cuyas específicas funciones como organizadores del transporte internacional, requería sin duda un tratamiento específico en la Ley, que reconociera, amparara y regulara las mismas.

Las estaciones de transporte por carretera, en su doble modalidad de viajeros y mercancías, son, asimismo, objeto de tratamiento en la Ley, la cual establece los criterios y pautas por los que debe regirse su ubicación, construcción y gestión, y establece las necesarias reglas de coordinación entre la Administración municipal y la Autonómica o Estatal en relación con estos aspectos.

En cuanto a la realización material de la construcción y gestión, se establece una preferencia de las empresas privadas que se articula, como regla general, a través del correspondiente concurso.

Se regula, por último, dentro de las actividades de auxiliares y complementarias del transporte por carretera, la de arrendamiento de vehículos, habiéndose tenido en cuenta, como en otros aspectos de la Ley, en dicha regulación, las normas de la Comunidad Económica Europea, la cual exige que en los países miembros esté admitida la posibilidad de arrendamiento de vehículos.

Sin duda, y dejando aparte el de arrendamiento de vehículos de turismo para su utilización particular, el arrendamiento de vehículos de transporte público, va a estar en la práctica íntimamente ligado a la modalidad de autorización de transporte que en cada momento y para cada caso exista. Si la autorización aparece vinculada a

un vehículo concreto, parece que el papel del arrendamiento sería menos, ya que el mismo únicamente sería posible para plazos prolongados; por el contrario, si la modalidad de la autorización permite su adscripción a vehículos indistintos, resulta claro la mayor importancia que el arrendamiento puede revestir.

La regulación que se realiza tiene un carácter flexible, a fin de que sea posible su adaptación a las variadas circunstancias de hecho que concurren en la actividad y se prevé que, como regla general, el arrendamiento se realice sin los servicios del conductor.

El Título V, referido al Control y Régimen sancionador, ha de contemplarse en relación con el Capítulo VI del Título I, ya que conjuntamente recogen sustancialmente las disposiciones de la reciente Ley, de 6 de noviembre de 1984, que dada la absoluta urgencia del tema, se había adelantado a regular estas cuestiones partiendo de los principios generales, que ya se pensaba que habían de presidir la próxima ordenación general del transporte, y que se recogen en esta Ley.

Se han realizado, sin embargo, diversas modificaciones en relación con el texto de la citada Ley de 1984, a fin de adaptarle a las nuevas figuras que la parte de ordenación de la Ley crea, y a las modificaciones generales, operadas respecto al régimen anterior. Entre las modificaciones realizadas merece destacarse la previsión de que dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil existirán Agentes con dedicación preferente a la vigilancia del transporte por carretera con arreglo a las directrices de los servicios de inspección del transporte, sin perjuicio, claro está, de su dependencia del Gobernador Civil respectivo.

El Título VI contiene una nueva regulación del transporte ferroviario que viene a sustituir a las ya centenarias leyes ferroviarias de fines del siglo pasado y primeros del actual, así como a los Decretos-leyes que, en 1962 y 1964, definieron el Régimen Jurídico de RENFE.

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

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

Los restantes capítulos de este Título tratan del modo más sintético posible, de la regulación —obligada, aun cuando su previsible aplicación sea, seguramente, redu-

cida— de los ferrocarriles de transporte público no incluidos en la Red Nacional y de los ferrocarriles de transporte privado, estableciendo, en cuanto a los primeros, las normas básicas para la gestión directa o indirecta de los correspondientes servicios, en línea con los principios inspiradores del resto de la Ley, y sometiendo los segundos al régimen de autorización administrativa.

Finalmente, se establecen las limitaciones legales en el ejercicio de los derechos de propiedad en la zona de protección al ferrocarril y las reglas de policía de ferrocarriles, actualizando las disposiciones de la anterior Ley de 1877.

El Título VII y último de la Ley tiene carácter orgánico, y realiza la delegación de funciones de titularidad Estatal a las Comunidades Autónomas, a la que al principio nos referíamos.

Dicha delegación, como ya se dijo, comprende la totalidad de las competencias estatales que por su naturaleza deben ser realizadas a nivel autonómico o local y está referida, no solamente a actuaciones gestoras, sino también normativas cuando éstas estén previstas en la legislación Estatal. Naturalmente las competencias delegadas deberán ser, en todo caso, ejercitadas con sujeción a las normas e instrucciones dictadas por el Estado.

En cuanto al control de la actuación delegada, se prevé la posibilidad, cumpliendo una serie de requisitos cautelares, de revocación de la delegación por parte del Estado, cuando las Comunidades incumplan las normas que regulan su ejercicio, o dicha revocación resulte conveniente por razones de interés público general.

También como medio de control, se prevé que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones pueda impugnar ante la jurisdicción Contencioso-Administrativa los actos de las Comunidades Autónomas en el ejercicio de competencias delegadas, teniendo dicho recurso efectos suspensivos sobre el acto de que se trate, si así se solicitase.

Hay que decir, por último, en relación con este Título, que para posibilitar el ejercicio por parte de las Comunidades Autónomas de las competencias que se les delegan, se prevé la transferencia a las mismas de los medios personales y materiales de la Administración periférica del Estado, con los que ésta viniera realizando las correspondientes funciones, estableciéndose expresamente que dicha transferencia será total, no manteniéndose órgano alguno de gestión específica del transporte terrestre, en la Administración Periférica del Estado.

Por lo que se refiere a la importante cuestión del paso del régimen anterior, a la nueva ordenación que la Ley establece, hay que señalar que las disposiciones transitorias de la Ley realizan una convalidación de los Títulos administrativos otorgados conforme a la anterior legislación, por los previstos en la que ahora se promulga, en la que ha sido preocupación fundamental el respeto a los derechos adquiridos, de tal forma que las empresas puedan seguir realizando, como mínimo, las actividades para las que estaban anteriormente habilitadas.

En relación con los servicios regulares de viajeros, dado lo específico de su situación, se establecen normas espe-

ciales tendentes a evitar el desfavorable impacto que sobre el funcionamiento del sistema tendría la brusca extinción de la mayor parte de las concesiones, estableciendo un tránsito ordenado de la anterior situación a la nueva, mediante el mantenimiento en la gestión del servicio de los actuales concesionarios por un plazo razonable, siempre que acepten las modificaciones en los servicios que resulten necesarias y el íntegro sometimiento al régimen establecido en la nueva Ley.

Se dan, asimismo, normas especiales en relación con las concesiones de las que eran titulares RENFE y FEVE, que vinieran siendo gestionadas con la colaboración de empresas privadas, posibilitando el acceso de éstas a la titularidad concesional cuando hubieran sido privadas de ésta como consecuencia del derecho de tanteo ejercitado por las compañías ferroviarias, o cuando se trate de empresas que hayan sido titulares de autorizaciones de servicios de la clase B otorgadas según los Decretos de 22 de febrero y 21 de junio de 1929, y vengán colaborando en la prestación del servicio desde una fecha anterior al 1 de enero de 1937.

En cuanto a las Disposiciones Adicionales, la primera de ellas realiza la creación de la Empresa Nacional de Transportes por Carretera, la cual tendrá la consideración de Sociedad Estatal, teniendo como finalidad fundamental la asunción de la titularidad de las concesiones hasta ahora correspondientes a RENFE y FEVE, ya que se estima que el criterio anteriormente señalado de libertad de concurrencia entre modos, se compagina mal con una situación creada como consecuencia de las normas de protección al ferrocarril.

La segunda Disposición Adicional impone una importante limitación a la posibilidad fáctica de realizar transporte clandestino, al no permitir la matriculación de ningún vehículo a partir de determinada capacidad, si no se justifica previamente que el mismo puede ser legalmente dedicado a la realización de transporte.

La Tercera Disposición Adicional realiza una actualización de la legislación del transporte por cable, la cual si bien como regla general es perfectamente válida para la situación actual, razón por la que se ha optado por mantener su vigencia, estaba necesitada de ciertas precisiones en relación con el régimen especial de otorgamiento de concesiones a los titulares de estaciones de invierno, y con la aplicación de normas tarifarias específicas.

La Disposición Adicional Cuarta encomienda al Gobierno que, en el plazo de 24 meses a partir de la entrada en vigor de la Ley, presente a las Cortes un proyecto de Ley de creación de una tasa por uso de infraestructura, como elemento fundamental para la consecución de los principios de igualación de las condiciones de competencia, y de pago por cada modo de transporte de los costes que ocasione, habiéndose tenido en cuenta la obligatoriedad de la misma para los países miembros de la Comunidad Económica Europea.

La Disposición Adicional Quinta establece el respeto de los regímenes especiales de Navarra y Alava y prevé la actualización de los mismos a fin de homologarlos al régimen general establecido en la Ley.

Por último, la Disposición Adicional Séptima autoriza al Gobierno para actualizar las diferentes cuantías pecuniarias que la Ley establece, a fin de adecuarlas en todo momento a los cambios del valor adquisitivo de la moneda, sin perjuicio de la modificación de las cuantías a través de las correspondientes Leyes de Presupuestos.

En su virtud, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el Gobierno somete a la deliberación de las Cortes Generales el proyecto de Ley:

TITULO PRELIMINAR

CAPITULO I

Ambito de aplicación

Artículo 1

1. Se regirán por lo dispuesto en esta Ley:

1.º Los transportes de viajeros y mercancías por carretera, teniendo la consideración de tales aquellos realizados en vehículos automóviles que circulen, sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, públicas o privadas.

2.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales a los efectos de esta Ley, la actividad de agencia de transportes, la de transitario, la información sobre cargas, las funciones de almacenaje y distribución, la agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de viajeros o de mercancías, y el arrendamiento de vehículos.

3.º Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquellos en los que los vehículos en los que se realizan circulan por un camino de rodadura fijo que les sirve de sustentación y de guiado, constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación.

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

No obstante, serán de aplicación, asimismo, en relación con el último de los dos tipos de transportes citados en el párrafo anterior (transporte por cable), las reglas establecidas en la Disposición Adicional Tercera.

Artículo 2

La presente Ley será de aplicación directa y preferente, en todo caso, en relación con los transportes y actividades auxiliares o complementarias de los mismos, cuya

competencia corresponda a la Administración del Estado. Asimismo, se aplicará a aquellos transportes y actividades cuya competencia corresponda a las Comunidades Autónomas y a la Administración Local con el carácter supletorio o preferente que en cada caso resulte procedente de conformidad con el ordenamiento constitucional, estatutario y legal.

CAPITULO II

Principios generales

Artículo 3

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

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

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

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

Artículo 4

1. El mantenimiento de un sistema común de transportes en todo el Estado, se promoverá a través de la coordinación e interconexión recíproca de las distintas partes que integran el mismo, debiendo procurarse la desaparición de los desequilibrios regionales, así como de las duplicidades no justificadas y disfuncionalidades de las redes, servicios o actividades de transporte.

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

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

4. En el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y em-

presas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios.

CAPITULO III

Régimen de competencias y coordinación de las mismas

Artículo 5

1. La regulación, ordenación y en su caso programación o planificación del transporte terrestre, se realizará por los distintos órganos administrativos competentes, en forma que se asegure el cumplimiento de los principios señalados en el artículo 3.

2. El ejercicio de sus respectivas competencias por cada uno de los órganos administrativos a que se refiere el punto 1 del presente artículo, no podrá realizarse de tal manera que impida u obstaculice la efectividad de las encomendadas a los restantes, en cuanto éstas fueran conducentes al cumplimiento de los principios mencionados en el artículo 3.

3. Lo dispuesto en este artículo, y en los dos inmediatamente anteriores será de aplicación a las Comunidades Autónomas y a las Entidades Locales, con el carácter y en la forma que resulte procedente, según las determinaciones constitucionales

Artículo 6

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

Artículo 7

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

- a) Formular las directrices y objetivos de la política de transportes terrestres en sus distintos niveles.
- b) Planificar o programar el sistema de transportes terrestres en los términos establecidos en la presente Ley.
- c) Promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación de los transportes terrestres, en desarrollo o en concordancia con la presente Ley.

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

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

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

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

Artículo 8

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

CAPITULO IV

Organos de coordinación interadministrativa

Artículo 9

1. Para garantizar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes. Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, se incorporarán a la citada Conferencia representantes de otros Departamentos de la Administración Central o de las Comunidades Autónomas afectadas.

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

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

Artículo 10

La Conferencia Nacional de Transportes podrá conocer:

- a) Los proyectos de programación o planificación de los sectores del transporte terrestre, de las distintas Administraciones públicas, previamente a su aprobación por el órgano correspondiente.
- b) Los proyectos de Leyes o Reglamentos en materia de transportes, elaborados por las distintas Administraciones Públicas.
- c) Las previsiones generales sobre las actuaciones del Estado en relación con acuerdos o convenios internacionales en materia de transportes.
- d) Las posibles incidencias entre Administraciones en materia de transportes cuando afecten al funcionamiento general del sistema, y las actuaciones de coordinación entre las mismas.
- e) Cuantos asuntos en la materia revistan relevancia y no alcancen la conformidad de la Comisión de Directores Generales a la que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 11

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

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

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

Asimismo la referida Comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de cuantos asuntos sean de la competencia de la Conferencia Nacional de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia, especialmente de los previstos en los apartados b) y d) del artículo anterior.

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

TITULO I

DISPOSICIONES COMUNES A LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

CAPITULO I

Directrices Generales

Artículo 12

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

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

Artículo 13

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

Artículo 14

Las distintas Entidades Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán, a través de sus órganos ejecutivos superiores, suspender, prohibir o restringir total o parcialmente por el tiempo que resulte estrictamente necesario, la realización, en sus respectivos ámbitos o zonas determinadas de los mismos, de alguna o algunas clases de servicios o actividades de transporte objeto de la presente Ley, ya fueren de titularidad pública o privada, por motivos de defensa nacional, orden público, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social que igualmente lo justifiquen. Dichas medidas podrán, en su caso, justificar la procedencia de las in-

demnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.

CAPITULO II

Programación y planificación

Artículo 15

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

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

- a) Los servicios o actividades de gestión pública directa.
- b) El diseño general o parcial de la red de transportes regulares o de sus ejes básicos en el transporte por carretera y de la Red Nacional Integrada en el transporte ferroviario.
- c) Las restricciones o condicionamientos para el acceso al mercado, si procedieran.
- d) Las prohibiciones o restricciones de transporte en zona o zonas determinadas si procedieran.
- e) Las medidas de fomento y apoyo al transporte o a determinadas clases del mismo, si procedieran.

Artículo 16

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

2. Las autoridades responsables, en el ámbito de su competencia, elaborarán, en desarrollo de los planes de transporte aprobados, y tras la aplicación de métodos de selección de inversiones, esquemas directores que contengan las redes de transporte definidas y previstas, así como las prioridades referentes a su modernización, adaptación y ampliación, referidas a su período de vigencia.

CAPITULO III

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

Artículo 17

1. Las empresas prestadoras de los servicios de transporte público a los que se refiere la presente Ley o de ac-

tividades auxiliares o complementarias del mismo, llevarán a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándolos de acuerdo con las condiciones en su caso establecidas, a su riesgo y ventura, con las excepciones que en su caso se establezcan en relación con las empresas públicas ferroviarias.

2. No obstante lo previsto en el punto anterior, en los transportes públicos prestados mediante concesión administrativa, serán aplicables en relación con las cuestiones a las que dicho punto se refiere, las disposiciones de la legislación de contratos del Estado, sobre régimen económico del contrato de gestión de servicios públicos, en concordancia con los preceptos de esta Ley.

Artículo 18

1. La Administración de Transportes podrá establecer tarifas obligatorias o de referencia para los transportes públicos y actividades auxiliares y complementarias del transporte regulados en esta Ley. Las citadas tarifas podrán establecer cuantías únicas o bien límites máximos, mínimos o ambos. De no existir tarifas, la contratación deberá realizarse a los precios usuales o de mercado del lugar en que la misma se lleve a cabo.

2. El establecimiento de tarifas obligatorias previsto en el punto anterior, deberá venir determinado por razones de ordenación del transporte vinculadas a la necesidad de las mismas para proteger la posición de los usuarios y/o de los transportistas, y para asegurar el mantenimiento y continuidad de los servicios o actividades de transporte y la realización de los mismos en condiciones adecuadas.

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

4. La falta de tarifas obligatorias establecidas por la Administración de Transportes para determinados servicios o actividades de transporte, motivada por la inexistencia de razones que justifiquen dichas tarifas desde la perspectiva de la ordenación del transporte, no será óbice para la aplicación de los regímenes de precios intervenidos establecidos en la legislación de control de precios, cuando la repercusión de los mismos en el sistema económico general lo justifique, realizándose en este caso directamente sobre los precios que pretendan aplicar las empresas, los controles previstos en la legislación general de precios.

Artículo 19

1. Las tarifas del transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones nor-

males de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial, a la par que asegurarán una prestación del servicio o realización de la actividad, adecuadas, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias.

2. La estructura tarifaria se ajustará, en todo caso, a las características del transporte o la actividad auxiliar o complementaria del mismo, y se configurará de forma que fomente la inversión, la seguridad y la calidad, mediante los módulos que procedan.

3. La revisión de las tarifas, se autorizará por la Administración, de oficio o a petición del titular del servicio o de la actividad, o de las Asociaciones Empresariales.

La revisión podrá ser individualizada o de carácter general para los transportes de una determinada clase, y procederá cuando hayan sufrido variación las partidas que integran la estructura de costes de modo que se altere significativamente el equilibrio económico del servicio o de la actividad, impidiéndose atender las finalidades previstas en el punto 1.

Tanto la fijación inicial como las sucesivas revisiones de las tarifas, deberán realizarse teniendo en cuenta la situación, las modificaciones y la interacción recíproca del conjunto de variables que se determinen como elementos integrantes de la estructura tarifaria.

4. No obstante lo previsto en el punto 1 anterior, excepcionalmente podrán establecerse en los servicios en los que existan motivos económicos o sociales para ello, tarifas a cargo del usuario más bajas de las que resultarían por aplicación de lo dispuesto en dicho punto, estableciéndose un régimen especial de compensación económica u otras fórmulas de apoyo a las correspondientes empresas por parte de las Administraciones afectadas o interesadas. Dicho régimen especial de apoyo podrá extenderse a otras clases de transporte, por razones de perfeccionamiento tecnológico o mejoras del sistema de transporte que se lleven a cabo en supuestos determinados.

En ningún caso se admitirán subvenciones o apoyos que cubran déficit imputables a una inadecuada gestión empresarial.

Artículo 20

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

2. Cuando se realice la imposición de obligaciones de servicio público, ya consistan las mismas en reducciones o bonificaciones tarifarias, o en la prestación de servicios o realización de actividades económicamente no justificados, la Administración vendrá obligada a compensar a las empresas del coste de la obligación, a no ser que la misma venga impuesta expresamente en el Título habili-

tante con el carácter de no indemnizable con cargo a aportaciones económicas distintas de las tarifarias.

Artículo 21

En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos deberán estar cubiertos por un seguro, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia.

La Administración podrá, así mismo, establecer la obligatoriedad de que las empresas y agencias de transporte, suscriban un seguro que cubra su responsabilidad derivada del cumplimiento del contrato de transportes de mercancías en los términos y con los límites que se determinen por la Administración, incluyéndose, asimismo, bajo su cobertura, el riesgo del cargador hasta los referidos límites.

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

Artículo 22

En los servicios de transporte por carretera de carga completa las operaciones de carga de las mercancías en los correspondientes vehículos, así como las de descarga de éstos, salvo que expresamente se pacte otra cosa, serán por cuenta respectivamente del cargador o remitente y del consignatario. No obstante, la colocación y estiba de las mercancías se realizará como regla general bajo la dirección del porteador.

En los servicios de carga fraccionada a los que se refiere el apartado c) del punto 1 del artículo 100 las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte otra cosa, y en todo caso la colocación y estiba de las mercancías, serán por cuenta del porteador.

Artículo 23

1. Salvo para el caso de dolo el Gobierno podrá establecer límites máximos en relación con la responsabilidad de los transportistas derivadas del contrato de transportes, los cuales serán aplicables en defecto del establecimiento expreso por las partes del valor de las mercancías a efectos de la consiguiente determinación de la responsabilidad. En los transportes sometidos a tarifas obligatorias, deberá preverse la adaptación de éstas, al referido pacto expreso de las partes en cuanto a la determinación de la responsabilidad.

2. Reglamentariamente se establecerá un procedimiento simplificado de depósito y en su caso enajenación de las mercancías no retiradas, o cuyos portes no sean pagados, a fin de garantizar la percepción por el transportista de los honorarios que le correspondan.

Artículo 24

Los contratos de transporte de viajeros, de carácter individual o por asiento, se entenderán convenidos de conformidad con las cláusulas de los contratos tipo que en cada caso apruebe la Administración, y se formalizarán a través de la expedición del correspondiente billete.

Asimismo, la Administración podrá aprobar contratos-tipo en relación con los transportes de mercancías, siendo sus condiciones aplicables, únicamente de forma subsidiaria o supletoria, a los que libremente pacten las partes de forma escrita en el correspondiente contrato.

CAPITULO IV

Coordinación entre los distintos modos de transporte terrestre y transporte combinado

Artículo 25

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

Artículo 26

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

Artículo 27

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

A través del referido régimen especial podrá autorizarse a las citadas empresas a realizar funciones normalmente reservadas a las agencias de transporte, contratando,

en nombre propio, con transportistas debidamente autorizados, la realización en un determinado modo del transporte complementario al que directamente lleven a cabo ellas mismas en modos diferentes.

Reglamentariamente se determinará el régimen de realización de transporte de mercancías por carretera, complementario al efectuado por ferrocarril, que se lleve a cabo a través de Despachos Centrales, estaciones Centro u otras figuras similares.

Artículo 28

Se considera transporte combinado aquel en que existiendo un único contrato con el cargador o usuario, es realizado materialmente de forma sucesiva por varias empresas porteadoras en uno o varios modos de transporte.

La contratación del transporte combinado podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:

a) Contratando el transporte el cargador conjuntamente con las distintas empresas porteadoras, en cuyo caso será de aplicación el régimen previsto en el artículo 373 del Código de Comercio.

b) Mediante la actuación de una agencia de transporte o transitario que contrate conjunta o individualizadamente con las distintas empresas porteadoras y se subroge en la posición de éstas frente al cargador efectivo.

c) Contratando el transporte el cargador o usuario con una de las empresas que lo realicen, la cual aparecerá como porteador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como agencia de transporte en relación con las demás empresas.

CAPITULO V

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

Artículo 29

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

Por ello, y conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.4 de la Constitución, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones controlar y coordinar las actividades de las Comunidades Autónomas en materia de transportes, cuando la Defensa Nacional así lo requiera.

Artículo 30

En el marco de las funciones relacionadas con la Defensa Civil, corresponden al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones estudiar, planear programas, proponer y ejecutar cuantos aspectos se relacionen con la aportación del Ministerio a la Defensa Nacional, en el ámbito de los transportes.

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

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

Artículo 31

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

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

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

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

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

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

CAPITULO VI

La inspección del transporte terrestre

Artículo 32

1. La actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte

terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo, estará encomendada a los servicios de Inspección del Transporte Terrestre.

2. Las funciones de dirección de los servicios de inspección, serán realizadas por funcionarios de titulación superior especializados en materia de transportes.

3. Podrán ser, asimismo, adscritos a los servicios de inspección funcionarios de otras categorías, que colaborarán con los anteriores en la realización material de la inspección y en las funciones administrativas anejas a la misma.

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

5. Sin perjuicio de la posibilidad regulada en el punto anterior de cooperación en todo caso de las Fuerzas y Cuerpos de la Seguridad del Estado y de las Policías Autónomas y Locales con los servicios de inspección, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, existirá un número suficiente de Agentes que tendrá como dedicación preferente la vigilancia del transporte y recibirán a través de los Gobernadores Civiles las directrices y orientaciones de los Organos Superiores de los Servicios de Inspección del Transporte, para el cumplimiento y la coordinación de los servicios.

Artículo 33

1. Los funcionarios de la Inspección del Transporte Terrestre a los que se refiere el punto 2 del artículo anterior, en el ejercicio de las funciones inspectoras tendrán la consideración de autoridad pública a todos los efectos, y gozarán de plena independencia en el desarrollo de las mismas. El resto del personal adscrito a los Servicios de Inspección tendrá en el ejercicio de la misma la consideración de Agente de la Autoridad.

2. Los titulares de los servicios y actividades a los que se refiere la presente Ley y en general las personas afectadas por sus preceptos, vendrán obligados a facilitar al personal de la Inspección del Transporte Terrestre en el ejercicio de sus funciones la inspección de sus vehículos e instalaciones y el examen de los documentos, libros de contabilidad y datos estadísticos que estén obligados a llevar.

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

3. El personal inspector estará provisto del documento acreditativo de su condición, que le podrá ser requerido y deberá exhibir cuando ejercite sus funciones.

Artículo 34

Los servicios de inspección realizarán sus funciones en

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

Artículo 35

1. La función inspectora podrá ser ejercida de oficio o a instancia de los usuarios o sus Asociaciones, empresas y asociaciones del sector del transporte, que podrán solicitar en todo momento la actuación de los servicios de inspección mediante petición fundada.

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

2. Se perseguirá el aumento de la eficacia de la función inspectora a través de la elaboración periódica de planes de inspección que darán a las actuaciones inspectoras un carácter sistemático, y prestarán especial atención al transporte de mercancías peligrosas.

La elaboración de dichos planes se llevará a efecto mediante estudios conjuntos con los órganos competentes para la vigilancia del transporte en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr una adecuada coordinación en la realización de las distintas competencias de vigilancia e inspección.

CAPITULO VII

El Consejo Nacional de Transportes Terrestres

Artículo 36

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

2. El Consejo estará integrado por expertos designados, en razón a su competencia, por la Administración del Estado, y por representantes: de la Administración, de las empresas que lleven a cabo servicios y actividades de transporte por carretera tanto público como privado designados a través de las asociaciones empresariales y de cooperativas del sector, de las empresas ferroviarias y en su caso de otros modos de transporte, de los usuarios, de las Cámaras de Comercio y de los trabajadores en las empresas de transporte designados a través de los sindicatos.

3. La composición concreta, el sistema de designación de sus miembros y la organización del Consejo Nacional de Transportes Terrestres serán establecidos reglamentariamente.

4. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá coordinar su actuación con las de los Consejos Terri-

toriales u órganos análogos que puedan crear las Comunidades Autónomas.

5. Las competencias del Consejo Nacional de Transportes Terrestres serán establecidas reglamentariamente, correspondiéndole, en todo caso, informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de transporte, así como proponer a la Administración las medidas que se consideren pertinentes en relación con la coordinación de los transportes por carretera, y de éstos con otros modos de transporte.

CAPITULO VIII

Juntas arbitrales del transporte

Artículo 37

1. Dentro del marco jurídico previsto por la legislación para defensa de consumidores y usuarios, se crean las Juntas Arbitrales del Transporte. Su competencia, organización, funciones y procedimiento se adecuarán a lo que en la presente Ley se dispone y a lo que se establezca en las normas de desarrollo de la misma, debiendo determinarse en dicha reglamentación las localidades en las que habrán de ser establecidas las referidas Juntas.

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

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

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

Artículo 38

1. Las Juntas Arbitrales decidirán con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre, que de conformidad con lo previsto en el punto siguiente sean sometidas a su conocimiento.

2. Siempre que la cuantía del contrato de transporte no exceda de 500.000 pesetas, las partes someterán al arbitraje de las Juntas cualquier conflicto que surja en relación con el cumplimiento del contrato, salvo pacto expreso en contrario.

En los contratos cuya cuantía exceda de 500.000 pesetas, las partes contratantes podrán pactar expresamente el sometimiento al arbitraje de las Juntas de los conflictos surgidos en el cumplimiento de los respectivos contratos de transporte.

3. El procedimiento conforme el cual debe sustanciarse el arbitraje, se establecerá por el Gobierno, debiendo caracterizarse por la simplificación de trámites y por la no exigencia de formalidades especiales.

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

Artículo 39

1. La actuación de las Juntas Arbitrales devengará una tasa para las personas que sometan sus conflictos al arbitraje de las mismas.

2. Constituye el hecho imponible de la tasa la actuación de las Juntas en las controversias sometidas a su arbitraje.

3. Son sujetos pasivos de la tasa las personas que intervengan en la controversia objeto del arbitraje. No obstante, la obligatoriedad de pago recaerá íntegramente sobre la parte cuyas pretensiones sean rechazadas, debiendo realizar a tal efecto la Junta la correspondiente designación, salvo que estime que la resolución se encuentra equilibrada entre las pretensiones de las partes, en cuyo caso, el pago corresponderá por igual a todas ellas.

4. La cuantía de la tasa será de 1.500 pesetas, por cada parte que intervenga en una actuación de la Junta.

5. La recaudación de la tasa corresponderá a las Entidades Públicas en las que las Juntas se encuentren integradas.

CAPITULO IX

Los usuarios del transporte

Artículo 40

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

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

Artículo 41

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

2. Asimismo, la Administración elaborará el catálogo de los derechos y deberes de los usuarios del transporte,

cuya difusión y cumplimiento se tutelará por ésta. Los citados deberes vendrán fundamentalmente determinados por el establecimiento de las condiciones generales de utilización del servicio y de las obligaciones de los usuarios.

TITULO II

DISPOSICIONES DE APLICACION GENERAL A LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y A LAS ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS DE LOS MISMOS

CAPITULO I

Condiciones para el ejercicio de la actividad de transporte y de las auxiliares y complementarias de la misma

SECCION PRIMERA

Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional

Artículo 42

1. El transporte público por carretera definido en el artículo 63 de esta Ley así como las actividades auxiliares y complementarias del mismo, únicamente podrán ser llevados a cabo por las personas que reúnan los siguientes requisitos:

a) Tener la nacionalidad española, o bien la de un país extranjero con el que en virtud de lo dispuesto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito.

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

2. El Gobierno podrá exonerar del cumplimiento de las condiciones a que se refiere el punto anterior, o de alguna de las mismas, o bien establecer procedimientos sumarios o simplificados para acreditar dicho cumplimiento en relación con:

a) Los transportes de viajeros realizados por personas o empresas cuya actividad principal no sea la de transportistas, o que no tengan carácter comercial, y que tengan una débil incidencia en el mercado de los transportes.

b) Transportes nacionales de mercancías que en razón de la naturaleza de la carga o de su ámbito territorial reducido tengan una débil incidencia en el mercado de los transportes.

c) Transportes de viajeros realizados en vehículos con una capacidad inferior a diez plazas incluida la del conductor, así como transportes de mercancías realizados en

vehículos cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas o cuyo peso máximo autorizado no sobrepase las 6 toneladas, pudiendo ser rebajados por el Gobierno estos límites.

En tanto el Gobierno no realice una determinación expresa, en relación con los transportes a que se refiere este apartado c), no serán exigibles, para la realización de los mismos, los requisitos a que se refiere el presente artículo.

3. Cuando se trate de empresas individuales cuyo titular no cumpla el requisito de capacitación profesional, dicho requisito podrá ser satisfecho mediante el cumplimiento del mismo por otra persona que de forma efectiva y permanente dirija la empresa. Dicha persona deberá cumplir asimismo el requisito de honorabilidad, pero sin que ello signifique que el propietario quede exonerado del mismo.

Cuando se trate de empresas o entidades colectivas el requisito de honorabilidad deberá ser cumplido por la totalidad de las personas que, de forma efectiva y permanente, dirijan la empresa, bastando, en cuanto al requisito de capacidad profesional, que el mismo sea cumplido por alguna de éstas.

4. El cumplimiento de las condiciones de honorabilidad, capacitación profesional y capacitación económica, se reconocerá a las personas, empresas o entidades, individuales o colectivas, nacionales de los demás Estados miembros de la CEE, o constituidas de conformidad con la legislación de otro Estado miembro y establecidas en territorio de los restantes países de la Comunidad, previa constatación de que las mismas cumplen los requisitos establecidos en la legislación Comunitaria para dicho reconocimiento.

Artículo 43

1. Se entiende por capacitación profesional la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista.

Reglamentariamente se determinarán:

a) Los conocimientos mínimos exigibles.
b) El modo de adquirir dichos conocimientos.
c) El sistema de comprobación por la Administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos, así como la expedición de los documentos que acrediten dicha capacitación.

2. La Administración, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, podrá autorizar la continuación, durante un período máximo de un año, prorrogable por seis meses en casos particulares debidamente justificados, de los servicios o actividades de transporte a que se refiere el punto 1 del artículo primero, aun cuando no se cumpla el requisito de capacitación profesional, en los casos de muerte o incapacidad física o legal de la persona que hasta entonces hubiera cumplido dicho requisito.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, y siempre que se posea una experiencia práctica de al menos tres años en la gestión efectiva de la empresa, se podrá autorizar excepcionalmente con carácter definitivo la continuación de la explotación, aun cuando el titular no acredite tener cumplido el requisito de la capacitación profesional.

Artículo 44

A los efectos previstos en la presente Ley, se entenderá que poseen el requisito de honorabilidad las personas en quienes no concurra ninguna de las circunstancias siguientes:

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

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

c) Haber sido sancionados, por resolución firme, por infracciones graves en materia de transportes, circulación y tráfico, laborales, fiscales y sociales, en los términos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 45

La capacidad económica consiste en la disposición de los recursos financieros y de los medios materiales necesarios para la puesta en marcha y adecuada gestión de la actividad de que se trate en los términos que reglamentariamente se determine.

Artículo 46

La determinación de la capacitación profesional y en su caso de la capacidad económica podrá ser establecida de forma variable según el específico carácter del transporte o de la actividad de que en cada caso se trate, atendiendo fundamentalmente, a la naturaleza, clase, intensidad, volumen y ámbito territorial de los servicios o actividades que se pretendan desarrollar.

SECCION SEGUNDA

Títulos Administrativos habilitantes para el ejercicio de la actividad

Artículo 47

1. Para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mis-

mo, objeto de esta Ley, será necesaria, salvo en los supuestos de transporte privado expresamente exceptuados, la previa obtención del correspondiente Título administrativo que habilite para los mismos.

2. Los referidos Títulos habilitantes revestirán para las distintas clases de servicios o actividades de transporte, la forma jurídica que expresamente se establezca en la regulación específica de cada una de ellas.

Artículo 48

1. Para el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte público, o para la realización de actividades auxiliares y complementarias del mismo, será necesario, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Cumplir los requisitos previstos en el punto 1 del artículo 42.
- b) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- c) Cumplir, en su caso, aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad, que expresamente se establezcan en relación con las distintas clases o tipos de títulos habilitantes.

2. La pérdida de cualquiera de los requisitos previstos en el apartado a) del punto 1 anterior, salvo lo dispuesto en el punto 2 del artículo 43, así como el incumplimiento reiterado de alguno de los requisitos previstos en los apartados b) y c) del mismo, determinará la revocación por la Administración de los correspondientes títulos habilitantes.

Artículo 49

1. Como regla general, la oferta de transporte se regirá por el sistema de libre concurrencia. Esto, no obstante el sistema de acceso al mercado del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, podrá ser restringido o condicionado por la Administración, en las formas previstas en esta Ley, en los siguientes supuestos:

- a) Cuando existan desajustes entre la oferta y la demanda que impliquen unas condiciones del mercado tales que no quede asegurada la correcta prestación de los servicios.
- b) Cuando en una situación de mercado equilibrado el aumento de la oferta sea susceptible de producir los desajustes y disfunciones expresados en el apartado a) anterior.
- c) Cuando el adecuado funcionamiento del sistema de transporte exija un dimensionamiento idóneo de la capacidad de las empresas.

d) Cuando existan razones de política económica general ligadas a la mejor utilización de los recursos disponibles.

e) Cuando el funcionamiento del sistema de transportes en su conjunto pueda ser perjudicado.

2. Únicamente podrán permitirse actuaciones en régimen de exclusividad en el mercado de transportes, cuando se trate de servicios o actividades cuya naturaleza o características determinen que su establecimiento o continuidad exijan, para asegurar una adecuada satisfacción de las necesidades de la comunidad, la exclusión del régimen de concurrencia.

Artículo 50

1. Las medidas limitativas a que hace referencia el artículo 49 podrán ser adoptadas bien en forma general, o bien parcialmente en relación con determinados tipos de servicios o actividades, pudiendo asimismo, circunscribirse a áreas geográficas concretas.

2. Las referidas medidas limitativas podrán establecerse bajo alguna o algunas de las siguientes modalidades:

- a) Otorgamiento de los títulos con imposición de determinadas condiciones, obligaciones modales o restricciones de circulación.
- b) Fijación de cupos o contingentes máximos de las distintas clases de títulos habilitantes a expedir en los períodos de tiempo que se señalen.
- c) Suspensión o limitación temporal del otorgamiento de nuevos títulos.

Artículo 51

1. El otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la realización de los transportes y las actividades auxiliares y complementarias regulados en esta Ley, tendrá carácter reglado, por lo que, cuando se cumplan los requisitos previstos en el punto 1 del artículo 48, así como los exigidos por las normas específicas reguladoras de cada servicio o actividad, deberá realizarse dicho otorgamiento, siempre que no se dé alguna de las causas de restricción o limitación determinadas legalmente.

No obstante lo anterior, cuando se trate de servicios asumidos por la Administración, que ésta gestione indirectamente, mediante concesión, podrá la misma decidir sobre la conveniencia del establecimiento del servicio.

2. Cuando se establezcan las limitaciones previstas en los artículos anteriores, el reparto de los cupos o contingentes, o la fijación de las condiciones, obligaciones o restricciones, según sus diversas modalidades, se realizará de acuerdo con criterios preestablecidos de carácter objetivo, quedando en todo caso prohibido a la Administración el otorgamiento o distribución discrecional de los correspondientes títulos habilitantes.

1. Para la realización de los distintos tipos de transporte público de viajeros regulados en esta Ley, será necesario que los vehículos que los lleven a cabo estén amparados por una autorización común para los mismos, teniendo esta consideración la autorización habilitante para la realización de transporte discrecional regulada en el Capítulo III del Título III. Dicha autorización que podrá ser otorgada en cualquiera de las modalidades previstas en el artículo 94, deberá habilitar para la realización de transporte de la clase y ámbito del que se trate, según lo previsto en los artículos 92 y 93, y deberá ser complementada para la realización de transportes de viajeros de tipos diferentes al discrecional, con la concesión o autorización especial que en cada caso corresponda.

2. No obstante lo previsto en el anterior punto 1, la prestación de servicios de transporte regular de viajeros de carácter permanente y uso general regulados en los artículos 69 y siguientes, no requerirá que todos o alguno(s) de los vehículos se hallen amparados por la aludida autorización común, cuando la adecuada prestación del servicio determine la dedicación exclusiva de dichos vehículos a la realización del transporte de la correspondiente concesión y así se haya previsto en el correspondiente Título concesional.

En todo caso, mientras cualquier vehículo se halle destinado a la prestación de un servicio regular permanente de uso general, incluso si el mismo se halla amparado por la autorización de carácter común, la Administración, por razones de interés público, podrá prohibir, limitar o condicionar la realización con dicho vehículo de otro tipo de servicios.

Artículo 53

1. Los Títulos habilitantes a los que se refiere esta sección únicamente podrán transmitirse válidamente a personas distintas de aquellas a las que fueron originariamente otorgadas cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

- a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 48, salvo lo previsto en el punto 2 del artículo 42.
- b) Que los transmitentes o adquirentes cumplan los requisitos específicos establecidos por la Administración, en relación con la posibilidad de transmisión de cada uno de los distintos tipos de Títulos habilitantes.
- c) Que no se trate de Títulos habilitantes referidos a modalidades de transporte que, en razón de su carácter internacional u otras condiciones específicas, el Gobierno haya establecido su intransmisibilidad.

2. La transmisión estará en todo caso subordinada a que la Administración dé previamente su conformidad a la misma, realizando la novación subjetiva del Título habilitante en razón al cumplimiento de los requisitos previstos en el punto 1 anterior.

Requisitos generales de ejercicio de la actividad

Artículo 54

1. Las personas que obtengan cualquiera de los Títulos habilitantes regulados en esta Ley para la realización de servicios de transporte por carretera o actividades auxiliares o complementarias del mismo, deberán ser inscritas en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, que a tal efecto existirá en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Dicha inscripción constituirá requisito indispensable para el ejercicio válido de la actividad a que se refiera el título inscrito.

2. Los datos y circunstancias que deben ser objeto de inscripción, así como la organización y funcionamiento del Registro, serán establecidos reglamentariamente debiendo permitir en todo caso el tratamiento informatizado de los datos que consten en el mismo.

3. La inscripción en el Registro deberá efectuarse o promoverse por el órgano administrativo que expida el correspondiente Título habilitante, o que realice la actuación administrativa que motive el hecho a inscribir. A través de los oportunos convenios se establecerán los mecanismos necesarios para coordinar con el Registro General los Requisitos Territoriales que puedan establecer las Comunidades Autónomas para la inscripción de las personas que obtengan títulos habilitantes de su competencia.

El Registro será público en los términos que reglamentariamente se establezcan.

4. Deberán ser objeto de inscripción en el Registro los vehículos dedicados a la realización de transporte, de acuerdo con lo que se establezca por la Administración.

Artículo 55

1. La realización material del transporte público, se llevará a cabo por las personas que lo hayan contratado como porteadores, como regla general y salvo los supuestos exceptuados en esta Ley y en sus Reglamentos de desarrollo, al amparo de los títulos habilitantes de los que sean poseedores, y a través de su propia organización empresarial, con vehículos y trabajadores integrados en la misma.

2. A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior, se considera que los vehículos se hallan integrados en la organización empresarial del transportista cuando sean de su propiedad, cuando los haya tomado en arriendo de acuerdo con las condiciones legal o reglamentariamente establecidas, o cuando disponga de los mismos en virtud de cualquier otro derecho jurídicamente válido que permita su utilización en forma suficiente para la adecuada ordenación del transporte de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

3. Cuando el correspondiente título administrativo ampare la utilización de vehículos articulados, compuestos por un vehículo tractor y un remolque o semirremolque, el vehículo tractor se conceptuará, a todos los efectos administrativos, como vehículo que realiza el transporte, estando referidos al mismo los correspondientes Títulos habilitantes, sin perjuicio de tener en cuenta, en su caso, la capacidad de carga del remolque o semirremolque.

Artículo 56

Los vehículos con los que se realicen los transportes públicos y privados regulados en esta Ley, deberán poseer las características y condiciones técnicas y de seguridad que resulten exigibles según la legislación industrial y de circulación reguladora de dichas materias. Esto no obstante, cuando las condiciones de prestación de determinados servicios de transporte lo requieran, la Administración podrá exigir que los correspondientes vehículos cumplan los requisitos adicionales o específicos que resulten precisos.

Artículo 57

Las personas a las que sean otorgados los Títulos habilitantes para la realización de los transportes y las actividades auxiliares y complementarias de los mismos regulados en esta Ley, deberán constituir en la forma y cuantía que reglamentariamente se determine, salvo para los tipos de transporte o actividades reglamentariamente exceptuados en razón a sus especiales características, una fianza, que estará afecta a la garantía del cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones administrativas dimanantes de los referidos títulos habilitantes. La constitución de la referida fianza deberá, en todo caso, acreditarse previamente a la entrega de los nuevos títulos que sean otorgados.

CAPITULO II

Colaboración con la Administración y cooperación entre empresas

SECCION PRIMERA

Colaboración con la Administración

Artículo 58

1. Las asociaciones empresariales y de cooperativas de transporte por carretera o de actividades auxiliares y complementarias por el mismo, legalmente constituidas, podrán colaborar con la Administración en la realización

de las funciones públicas de ordenación y mejora del funcionamiento del sector, en la forma prevista en esta Ley y en sus reglamentos de desarrollo.

2. Para la colaboración de las asociaciones profesionales en el ejercicio de funciones públicas, prevista en el punto anterior, y para formar parte del Comité Nacional del transporte por carretera regulado en el siguiente artículo, será necesaria su previa inscripción en la sección que a tal fin existirá en el Registro General regulado en el artículo 54.

3. Reglamentariamente se fijarán los criterios a través de los cuales se constará en los registros a que se refiere el punto anterior la representatividad de las distintas asociaciones profesionales, según el número y volumen de las empresas integradas en las mismas.

Artículo 59

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

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

El Comité Nacional estará formado por los representantes de las Asociaciones profesionales y por otros designados por los Comités Territoriales que, en su caso, existan en las Comunidades Autónomas.

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

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

Artículo 60

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

a) Informar en los procedimientos de fijación de tarifas y proponer en su caso a la Administración las que consideren que deben aplicarse en los distintos servicios y actividades de transporte.

b) Informar a petición de la Administración en el procedimiento de imposición de las sanciones que lleven aparejada la revocación definitiva de la autorización o la caducidad de la concesión.

c) Cooperar con la Administración en la preparación de la capacitación profesional, y en su caso cuando así se prevea expresamente, en la gestión de la Declaración de Porte.

d) Promover y colaborar con la Administración en la creación de centros de información y distribución de cargas y estaciones de transporte por carretera.

e) Evacuar cuantas consultas les sean realizadas por la Administración.

f) Participar en representación de las empresas y asociaciones de transporte en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte.

g) Realizar cuantas otras funciones les sean legal o reglamentariamente atribuidas.

SECCION SEGUNDA

Agrupación y cooperación entre empresas

Artículo 61

1. La Administración promoverá la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas.

2. Los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades de transporte regulados en esta Ley, podrán ser otorgados directamente a las entidades cooperativas de trabajo asociado, siempre que éstas cumplan los requisitos generales exigidos para dicho otorgamiento.

3. Los transportistas poseedores de los títulos habilitantes regulados en esta Ley, podrán transmitirlos a las entidades cooperativas de trabajos asociados de las que formen parte, y en su caso posteriormente recuperarlos, cuando se produzca su baja en las mismas, con sujeción a los requisitos que se determinen por la Administración. Se establecerán, en todo caso, condiciones especiales para la recuperación de las autorizaciones de carácter común que hubieran sido transmitidas por sus socios a la cooperativa, cuando éstas sirvan de base para el otorgamiento y realización de servicios regulares de los que sea adjudicataria la propia cooperativa.

Artículo 62

1. Las personas habilitadas para la prestación de ser-

vicios discrecionales de transporte de mercancías o viajeros, podrán establecer cooperativas de transportistas, considerándose incluidas dentro de las funciones atribuidas por su normativa específica, las de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios. Dichas Cooperativas contratarán la prestación de los referidos servicios discrecionales en nombre propio, debiendo los mismos ser efectuados en todo caso, sin más excepciones que los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, por alguno de sus socios que cuente con el correspondiente Título Administrativo que habilite para la referida prestación. En este caso, el contrato de transporte con el usuario aparecerá como porteador la Cooperativa, y las relaciones de ésta con el socio poseedor del Título habilitante que materialmente realice el transporte, se regirán por las normas y reglas reguladoras de la Cooperativa.

Las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye al transportista, corresponderán al socio titular de la correspondiente autorización, que materialmente realice el transporte. La Cooperativa asumirá las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye a los intermediarios.

2. Para la realización de las actividades a las que se refiere el punto 1 de este artículo, y el artículo anterior, las cooperativas deberán estar inscritas en la correspondiente sección especial que a este efecto existirá en el Registro General regulado en el artículo 54, debiendo cumplir, asimismo, las condiciones especiales que se determinen por la Administración.

TITULO III

DE LOS SERVICIOS Y ACTIVIDADES DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

CAPITULO I

Clasificación

Artículo 63

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

Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica, por personas físicas o jurídicas dedicadas profesionalmente a la realización de dicha actividad.

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

Artículo 64

1. Por razón de su objeto los transportes pueden ser:
 - a) De viajeros, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos contruidos y acondicionados para tal fin.
 - b) De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos contruidos y acondicionados para tal fin.
 - c) Mixtos, cuando estén dedicados al desplazamiento conjunto de personas y de mercancías en vehículos especialmente acondicionados a tal fin, que realicen el transporte con la debida separación. Los transportes mixtos se regirán por las disposiciones de la presente Ley que resulten aplicables a su específica naturaleza, según lo que reglamentariamente se establezca.
2. Los transportes de viajeros podrán conducir objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros, y los transportes de mercancías, personas distintas del conductor, cuando su transporte sea compatible con las características técnicas del vehículo, y el mismo sea autorizado por la Administración, en las condiciones que en cada caso se establezcan.

Artículo 65

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

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

Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.
2. Los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discrecionales, aun cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario u horario.

Artículo 66

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

Son transportes interiores los que tienen su origen y destino dentro del territorio del Estado Español discurrendo como regla general íntegramente dentro de éste, si bien, por razón de sus rutas y en régimen de transporte combinado, pueden realizarse parcialmente por aguas o espacios aéreos internacionales no pertenecientes a la soberanía de ningún Estado, o en su caso, por aguas que pertenezcan a la soberanía de otro Estado.

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

Artículo 67

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

Son transportes especiales, aquellos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social, u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales, pudiendo exigirse para su prestación conforme a lo previsto en el artículo 92 una autorización específica.

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

CAPITULO II

Los transportes públicos regulares de viajeros

Artículo 68

- Los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser:
- a) Por su continuidad, permanentes o temporales.

Son transportes públicos regulares permanentes los que se llevan a cabo de forma continuada, para atender necesidades de carácter estable.

Son transportes públicos regulares temporales los destinados a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien puede darse en los mismos una repetición periódica, tales como los de ferias, mercados, vacaciones, u otros similares.
 - b) Por su utilización, de uso general o de uso especial.

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

Son transportes públicos regulares de uso especial los que están destinados a servir, exclusiva o predominantemente un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares, relacionados con un mismo centro de actividad.

SECCION PRIMERA

Los Transportes Públicos Regulares Permanentes de viajeros de uso general

Artículo 69

1. Los transportes públicos regulares permanentes de

viajeros de uso general, salvo en el supuesto previsto en el artículo 89 tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, debiendo ser admitidas a su utilización todas aquellas personas que lo deseen y que cumplan las condiciones reglamentarias establecidas.

2. La gestión de los servicios a que se refiere el punto anterior, se regirá, en lo no previsto en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo, por las normas generales reguladoras de la contratación administrativa.

Artículo 70

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

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

Artículo 71

1. La prestación de los servicios públicos de transporte de uso general se realizará, como regla general, por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su prestación.

Sin embargo, cuando existan motivos que lo justifiquen, la Administración, podrá decidir que la explotación se lleve a cabo a través de cualquiera de los restantes procedimientos de gestión de servicios públicos previstos en la legislación reguladora de la contratación administrativa.

2. No obstante lo previsto en el punto 1 anterior, procederá la gestión pública directa de un servicio sin la realización del correspondiente concurso, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o naturaleza del mismo, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretenda conseguir, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico social. La apreciación de las citadas circunstancias corresponderá al Gobierno, de conformidad con el procedimiento que se determine.

3. Cuando se den las circunstancias previstas en el punto anterior la Administración podrá prestar directamente los servicios de transporte público permanente de

uso general, utilizando para su gestión cualquiera de las figuras que sobre la gestión empresarial pública admite la legislación vigente.

Artículo 72

1. Como norma general, las concesiones a las que se refiere el artículo anterior se entenderán otorgadas con carácter exclusivo, no pudiendo establecerse mientras estén vigentes, otras concesiones que cubran servicios de transporte coincidentes, salvo los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones de interés público.

De igual forma se determinarán las circunstancias de apreciación de la coincidencia, poniendo especial atención a la naturaleza de los servicios y la similitud de las prestaciones de los mismos, excluyéndose en todo caso la zona de influencia de los grandes núcleos urbanos, de acuerdo con las distancias que en dicha reglamentación se establezcan.

2. La duración de las concesiones se establecerá en el título concesional, de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de vehículos e instalaciones. Dicha duración, salvo para aquellos servicios en que se cumplan las condiciones de anormal rentabilidad que reglamentariamente se determinen, no podrá ser inferior a diez años, ni superior a treinta. Cuando finalice el plazo concesional, sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado el mismo a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses.

Artículo 73

1. Para el otorgamiento de la correspondiente concesión se seguirá el procedimiento de concurso, al cual podrán concurrir las empresas privadas o públicas que reúnan los requisitos previstos en el artículo 48 y los que reglamentariamente, o para cada caso concreto se determinen.

2. En el citado concurso servirá de base al correspondiente Pliego de Condiciones, el Proyecto aprobado por la Administración, y en el mismo se incluirán los servicios básicos y los complementarios, los itinerarios, los tráficos que puedan realizarse, las paradas, el régimen tarifario, el número mínimo de vehículos, la posibilidad en su caso de que éstos no puedan realizar otros tráficos, las instalaciones fijas que en su caso resulten necesarias y el resto de circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

En el correspondiente Pliego de Condiciones se establecerá la exigencia de que los correspondientes vehículos estén amparados por la autorización común regulada en el artículo 52, pudiendo, sin embargo, dicha exigencia ser

dispensada, para todos los vehículos o para una parte de los mismos, en los supuestos especiales previstos en dicho artículo. Cuando dicha autorización común resulte obligatoria, podrá exigirse la previa posesión de la misma por los licitadores o el adjudicatario, o bien establecerse su otorgamiento conjuntamente con el de la concesión según lo previsto en el artículo 76.

3. Las condiciones y circunstancias a que se refiere el punto anterior, podrán establecerse en los Pliegos de Condiciones con carácter de requisitos mínimos, o con carácter orientativo, pudiendo las empresas licitadoras dentro de los límites en su caso establecidos, formular ofertas que incluyan precisiones, ampliaciones o modificaciones de las condiciones del correspondiente Pliego siempre que no alteren las condiciones esenciales del servicio o de su prestación.

Artículo 74

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

En todo caso deberá considerarse como mérito específico la anterior prestación del servicio por el licitador, cuando la misma se haya realizado en condiciones adecuadas; así mismo, en tal supuesto, habrán de tenerse en cuenta los mayores costes salariales, sociales o de otra índole, que como consecuencia de su anterior prestación hayan de producirse para el mismo, debiendo deducirse la repercusión de su importe de la oferta económica que realice, a efectos de la valoración de ésta en el concurso.

En cualquier caso deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones económicas temerarias, técnicamente inadecuadas, o que no garanticen debidamente la prestación del servicio en las condiciones precisas, y la continuidad del mismo.

Artículo 75

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

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

3. La Administración podrá realizar de oficio o a instancia de los concesionarios o de los usuarios, las modificaciones, en las condiciones de prestación, no previstas

en el título concesional y las ampliaciones, reducciones o sustituciones de itinerarios que resulten necesarias o convenientes para una mejor prestación del servicio, estando obligada a respetar en todo caso el equilibrio económico de la concesión.

Cuando dichas modificaciones consistan en ampliaciones o hijuelas, únicamente procederán cuando constituyan un mero apéndice del servicio principal que deba prestarse en unidad de explotación con éste.

Artículo 76

1. Deberán figurar adscritos de forma permanente a la concesión de conformidad con lo previsto en el título concesional, el número de vehículos suficientes para la prestación de los servicios y expediciones que deban habitualmente realizarse. Dichos vehículos habrán de ser propiedad del concesionario o bien haber sido arrendados por éste de acuerdo con las condiciones que se establezcan.

2. La autorización común, salvo los supuestos especiales en los que la misma no resulte obligatoria por aplicación de lo dispuesto en el último párrafo del punto 2 del artículo 73, habrá de haberse obtenido como regla general con independencia de la adjudicación de la concesión. Esto no obstante, en relación con los servicios de débil tráfico o baja rentabilidad, podrá preverse en el correspondiente Pliego de Condiciones, que las autorizaciones de carácter común sean otorgadas conjuntamente con la concesión. En este caso, dichas autorizaciones se considerarán automáticamente revocadas cuando el concesionario cese en la explotación del servicio regular, realizándose, en su caso, una novación subjetiva de las mismas en favor del nuevo adjudicatario.

Artículo 77

1. Para hacer frente a intensificaciones de tráfico, que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos de forma permanente a la concesión, podrán utilizarse temporalmente, de acuerdo con las condiciones que se establezcan por la Administración, otros vehículos, ya sean propios del concesionario, o bien arrendados o cedidos a través de otra fórmula jurídica admitida por la Administración, con o sin conductor, por otros transportistas. Dichos vehículos deberán en todo caso estar amparados por la autorización común a que se refiere el artículo 50 para la clase y ámbito del transporte de que se trate, bien a nombre del concesionario, o del transportista que haya realizado el arrendamiento o cesión.

2. La Administración podrá establecer las condiciones incluso tarifarias, y en su caso, los contratos-tipo conforme a los cuales habrá de realizarse el arrendamiento o cesión de vehículos previsto en el punto anterior.

3. El servicio se considerará, en todo caso, tanto a efectos de las correspondientes relaciones jurídico privadas, como de las obligaciones y responsabilidades de ca-

rácter administrativo, prestado por la empresa concesionaria del servicio regular, considerándose los vehículos arrendados o cedidos, integrados en su organización.

Artículo 78

1. Con carácter general, o en los respectivos títulos concesionales se determinará, en su caso, en qué condiciones los vehículos a los que se refieren los artículos anteriores, siempre que estén amparados por la autorización común que les habilite para ello, ya les haya sido exigida, o no, para la prestación del servicio regular, pueden realizar servicios distintos a los incluidos en la concesión.

2. La Administración podrá autorizar de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, que un mismo vehículo sea utilizado en los servicios de dos o más concesiones del mismo titular.

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

Artículo 79

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

Artículo 80

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

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

3. Por razones de interés público la Administración podrá constituir o modificar zonas de transporte, así como variar los planes de explotación.

Artículo 81

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

2. Los servicios lineales cuyo itinerario discurra en más de un cincuenta por ciento por una zona o área de transporte, se incorporarán automáticamente a ésta una vez transcurrido el plazo de duración de la concesión o autorización especial respectiva, o antes, mediante la adecuada compensación económica, si el interés general así lo aconsejara.

3. Será de aplicación para las concesiones zonales en cuanto a su régimen de otorgamiento y demás circunstancias no expresamente previstas el régimen general establecido en esta Subsección. No obstante, cuando la racionalidad en el diseño del sistema de transportes así lo postule, podrá realizarse la adjudicación directa de las mismas, a los titulares de los servicios a que se refiere el punto 1 de este artículo.

Artículo 82

1. Cuando existan razones objetivas de interés público que lo justifiquen, y no resulte viable o procedente el establecimiento de un nuevo servicio con independencia de los anteriormente existentes, la Administración podrá, de oficio o a instancia de parte, respetando el equilibrio económico de las concesiones, acordar la unificación de servicios que hayan sido objeto de concesiones independientes, a efectos de que la prestación de los mismos se haga en régimen de unidad de empresa. Cuando los servicios correspondan a concesiones otorgadas a diferentes empresas, se establecerá por vía reglamentaria el sistema que habrá de seguirse para determinar el régimen de gestión.

2. Los servicios unificados se considerarán en todo caso prestados al amparo de una nueva concesión; el plazo de duración de ésta se fijará, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, en función de los plazos de vigencia que resten en las concesiones correspondientes a los servicios que se unifiquen, de los tráficlos de éstas y de la mejora del sistema de transportes que suponga la unificación.

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

Artículo 83

Las concesiones se extinguirán por las causas siguientes:

a) Transcurso del tiempo por el que hubieren sido otorgadas.

b) Incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión en los términos previstos en el punto 4 del artículo 147.

c) Muerte del empresario individual o extinción de la persona jurídica gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de las mismas en los términos que reglamentariamente se determinen.

d) Quiebra del concesionario, o suspensión de pagos que imposibilite la prestación del servicio.

e) Supresión o rescate del servicio por razones de interés público.

f) Renuncia del concesionario en los casos legal o reglamentariamente previstos.

g) Mutuo acuerdo entre la Administración y el concesionario.

h) Por las causas previstas en el artículo 48.2.

Artículo 84

1. Cuando se decida la supresión del servicio o se den otros motivos de interés público que lo justifiquen, la Administración, previo informe del Consejo Nacional de Transportes podrá rescatar las concesiones en cualquier momento anterior a la fecha de su vencimiento. Dicho rescate dará lugar, cuando se realice sin que haya mediado incumplimiento del concesionario que justifique la caducidad como sanción, regulada en el punto 4 del artículo 147 de esta Ley, a la indemnización que en su caso corresponda. La indemnización se realizará de conformidad con la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración.

2. El concesionario, realizando el correspondiente preaviso con doce meses de antelación, y previa autorización de la Administración, podrá renunciar a continuar la prestación del servicio.

Artículo 85

1. Cuando se produzcan los supuestos de rescate o renuncia previstos en el artículo anterior, así como de incumplimiento determinante de la caducidad, la Administración podrá continuar la gestión directa o indirecta del servicio utilizando, cuando ello resultare necesario o conveniente, durante un plazo de doce meses, los medios reales y personales, o cualquiera de ellos, con los que éste hubiera venido prestándose, asumiendo los resultados económicos de la explotación y los gastos que la misma suponga.

2. Cuando se realice la utilización prevista en el punto anterior, deberá indemnizarse al concesionario por dicha utilización de conformidad con lo previsto en la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración. No obstante, no procederá dicha indemnización en los siguientes supuestos:

a) Cuando se haya producido la caducidad por incumplimiento de concesionario, y la utilización prevista en el punto anterior se realice en el plazo de los doce meses siguientes a la declaración de caducidad.

b) Cuando la utilización regulada en este artículo traiga origen de la renuncia del concesionario, si el preaviso de éste se ha producido con una antelación inferior a doce meses, en cuanto a la utilización subsiguiente, hasta completar el referido plazo de doce meses.

Artículo 86

Cuando se produzcan supuestos de insolvencia definitiva del concesionario, abandono del servicio o interrupciones en su prestación, o notorio mal funcionamiento de éste, la Administración podrá intervenir la prestación del servicio asumiendo la dirección y la explotación del mismo durante un plazo máximo de seis meses, y utilizando para dicha explotación los medios personales y reales de la empresa concesionaria. Los resultados económicos continuarán imputándose a la referida empresa.

El régimen de intervención y sus efectos económicos cesarán si se produce la renuncia del concesionario prevista en el punto 2 del artículo 84 en cuyo caso se producirán las consecuencias previstas en el artículo 85.

Artículo 87

Cuando como consecuencia de lo establecido en esta Ley, haya de iniciar la prestación del servicio un nuevo concesionario diferente del que hasta entonces hubiera venido realizando la misma, se observarán las siguientes reglas sobre la posible subrogación de aquél, en los medios materiales y personales con los que anteriormente se prestara el servicio.

1.º Con anterioridad a la celebración del correspondiente concurso, el anterior concesionario habrá de manifestarse sobre su intención en el caso de que no resulte adjudicatario, de conservar la propiedad de los vehículos e instalaciones destinadas a la prestación del servicio, así como en su caso, de continuar su relación laboral con los trabajadores que vinieran prestando el servicio.

2.º Cuando no se manifieste la intención de conservación de la propiedad a la que se refiere el apartado anterior, el nuevo concesionario adquirirá la propiedad de los vehículos e instalaciones afectos a la concesión mediante el abono a su anterior propietario del valor de la parte no amortizada de los mismos. La correspondiente valoración se realizará de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca.

Ya se realice o no la transmisión de los vehículos, cuando éstos estuvieran amparados por autorizaciones comunes otorgadas conjuntamente con la concesión, según lo previsto en el artículo 76, se producirá la novación subjetiva de las mismas en favor del nuevo concesionario.

3.º Cuando no se realice la manifestación de continuidad de la relación laboral a que se refiere el apartado 1,

el nuevo concesionario se subrogará en la posición empresarial del anterior respecto a los trabajadores, manteniendo éstos todos los derechos laborales que tuvieran reconocidos.

Artículo 88

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

Artículo 89

1. Aquellos servicios 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 reguladas en esta Subsección en relación con las concesiones administrativas, podrán ser prestados de acuerdo con condiciones más flexibles según lo previsto en este artículo, por las personas que obtengan la necesaria autorización administrativa especial que habilite para su prestación.

2. Las autorizaciones especiales previstas en el punto anterior podrán ser para servicios lineales o zonales, y se concederán por un plazo mínimo de 3 años, que podrá ser renovado. La empresa autorizada podrá abandonar la prestación del servicio, antes de la finalización del correspondiente plazo, de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinen.

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

4. Para el otorgamiento de las autorizaciones especiales a las que se refiere este artículo, será requisito indispensable la previa justificación en el correspondiente procedimiento, de la inviabilidad de explotación del servicio de acuerdo con las condiciones generales establecidas en relación con las concesiones administrativas reguladas en esta Subsección.

5. El servicio deberá prestarse, en todo caso, con vehículos amparados por la autorización común a la que se refiere el artículo 52. La previa posesión de dicha autorización común podrá ser exigida como requisito para el otorgamiento de la autorización especial, si bien podrá también otorgarse conjuntamente con ésta. En este caso la autorización común se considerará automáticamente caducada cuando lo sea la autorización especial.

6. Reglamentariamente se desarrollará el régimen jurídico específico de los servicios regulados en este artículo, en relación con los cuales serán de aplicación las normas generales de esta Ley. Podrá, en todo caso, establecerse un régimen especial de apoyo económico o jurídico a los mismos.

SECCION SEGUNDA

Transportes regulares temporales y de uso especial

Artículo 90

1. Se consideran transportes regulares temporales de viajeros:

1) Los que se prestan de forma continuada durante períodos de tiempo de duración limitada, tales como los de vacaciones, estacionales o ferias y exposiciones extraordinarias.

2) Los que se prestan de forma discontinua pero periódica a lo largo del año, tales como los de mercados y ferias ordinarios y periódicos.

2. La prestación de servicios regulares temporales, deberá estar precedida del acuerdo sobre su establecimiento y condiciones de prestación adoptado por la Administración, de oficio o a instancia de parte. El referido establecimiento únicamente podrá acordarse cuando por el carácter temporal o extraordinario de la demanda de transporte no haya sido suficientemente justificada la necesidad de establecimiento de un servicio de transporte de uso general, y se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que no exista un servicio regular permanente de uso general coincidente que pueda servir adecuadamente las necesidades de transporte de que se trate.

b) Que aun existiendo servicio regular permanente de uso general coincidente, se dé alguna de las dos siguientes condiciones:

1) Que la adaptación a las necesidades de transporte que hayan de cubrirse suponga una modificación sustancial en las condiciones de explotación del servicio coincidente, establecidas en la correspondiente concesión.

2) Que las necesidades de transporte que hayan de cubrirse reúnan tales requisitos de especificidad que hagan recomendable el establecimiento de un servicio independiente.

3. Cuando no proceda, o no se estime conveniente, el establecimiento de un servicio independiente, y el tráfico de carácter temporal o extraordinario haya de ser servido por un servicio regular permanente de uso general preexistente, podrán establecerse las modificaciones que resulten necesarias en las condiciones de prestación esta-

blecidas para el mismo, debiendo respetarse el equilibrio económico de la concesión.

4. Los transportes regulares temporales únicamente podrán prestarse por las personas que obtengan la correspondiente autorización administrativa especial que habilite para la realización de los mismos. Reglamentariamente se establecerá el sistema de otorgamiento de las referidas autorizaciones que, en relación con los servicios a los que se refiere el apartado 1) del punto 1 anterior, deberá estar basado en la libre concurrencia, pudiendo asimismo arbitrarse procedimientos para que en la realización de dichos servicios participen conjuntamente diversas empresas o asociaciones de transportistas.

5. Los transportes regulares temporales deberán realizarse en todo caso con vehículos amparados por las autorizaciones comunes previstas en el artículo 52. La previa posesión de dichas autorizaciones por el solicitante será requisito necesario para el otorgamiento de las autorizaciones especiales relativas a los servicios temporales prestados de forma discontinua pero periódica.

6. En los servicios temporales, especialmente en aquellos a los que se refiere el apartado 1), del punto 1 anterior, podrá autorizarse la utilización de vehículos de otros transportistas, que cuenten con la correspondiente autorización común, de conformidad con el régimen que reglamentariamente se establezca.

7. Las correspondientes autorizaciones especiales determinarán las condiciones de prestación del servicio, así como su plazo de duración, que podrá ser renovado de conformidad con lo que con carácter general se disponga.

Artículo 91

1. Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con la correspondiente autorización especial para los mismos otorgada por la Administración. Reglamentariamente se determinará para cada tipo de estos servicios el sistema de otorgamiento, duración y extinción de las correspondientes autorizaciones, debiendo en todo caso garantizarse la participación de los usuarios en el procedimiento de otorgamiento de dichas autorizaciones, para el cual podrá exigirse la previa contratación de los mismos o sus representantes con el transportista solicitante de la autorización. La Administración podrá, en su caso, establecer reglas sobre dicha contratación.

2. Reglamentariamente se determinarán los supuestos en los que no procederá autorizar el establecimiento de un servicio de uso especial, por existir uno de uso general coincidente que pueda atender adecuadamente las necesidades surgidas, fundamentalmente, cuando éste sea de débil tráfico, baja rentabilidad o carácter rural, así como las condiciones en las que en su caso, el mismo debe realizar el transporte específico del colectivo de que se trate.

3. Los servicios habrán de prestarse con vehículos amparados por la autorización de carácter común prevista en el artículo 52 para el transporte de la clase y ámbito

de que se trate. La previa posesión de dichas autorizaciones en relación con el número de vehículos mínimos que hayan de destinarse a la prestación del servicio, según lo previsto en la autorización especial solicitada, será salvo los supuestos que expresamente se exceptúen, requisito indispensable para el otorgamiento de la referida autorización especial.

4. Podrá autorizarse la utilización de vehículos arrendados o cedidos a través de otra fórmula jurídica permitida por la Administración, con o sin conductor, por otros transportistas, que cuenten con la necesaria autorización común, cuando el número mínimo de vehículos propios destinados al servicio según lo previsto en la correspondiente autorización especial, resulte insuficiente. Serán de aplicación, en relación con los mismos, análogas reglas a las previstas en los puntos 2 y 3 del artículo 77.

Las autorizaciones especiales establecerán las condiciones específicas de explotación, así como su plazo de duración, que podrá ser renovado.

CAPITULO III

Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías

SECCION PRIMERA

Disposiciones comunes

Artículo 92

1. Los transportes públicos discrecionales de mercancías o de viajeros por carretera, únicamente podrán realizarse por las personas que cumplan los requisitos previstos en el artículo 48 y hayan obtenido la correspondiente autorización administrativa que habilite para dicha realización.

Las autorizaciones se otorgarán para la realización de transportes de mercancías o de viajeros, pudiendo ser de carácter general y de carácter específico.

Las autorizaciones de carácter general habilitarán en todo caso para la realización de transporte discrecional de carácter ordinario a que se refiere el artículo 67, y asimismo, para la realización de transportes de carácter especial en relación con los cuales no se exija una autorización específica, debiendo someterse sus titulares cuando realicen estos últimos, a las normas especiales que regulen los mismos.

Las autorizaciones de carácter específico habilitarán para la realización de aquellos transportes de carácter especial a los que estén expresamente referidas, pudiendo extenderse, en su caso, su validez a otros tipos de transporte. Podrán, asimismo, establecerse diferentes clases de autorizaciones en razón al tipo de vehículos, número de plazas o capacidad de carga para los que habiliten, o del

ámbito territorial al que según lo previsto en el artículo siguiente se refieran.

2. La autorización administrativa habilitante para la realización de transporte público discrecional, tendrá la consideración de autorización común a los efectos previstos en el artículo 52, entendiéndose, salvo para los transportes especiales que expresamente se exceptúen, que la referida consideración de autorización común, sólo será cumplida por las autorizaciones de carácter general.

Artículo 93

1. Por razón de su ámbito territorial las autorizaciones de transportes públicos discrecionales podrán ser de ámbito nacional o de radio de acción limitado.

2. Las autorizaciones de ámbito nacional habilitarán para realizar servicios de la índole de los referidos en todo el territorio nacional.

3. Las autorizaciones de radio de acción limitado habilitarán para realizar servicios en los ámbitos territoriales concretos a los que las mismas estén referidas.

La determinación de los ámbitos limitados para los que puedan otorgarse dichas autorizaciones se realizará reglamentariamente, debiendo tenerse en cuenta para su fijación criterios generales de carácter socioeconómico y de adecuada ordenación del sistema de transportes, así como criterios concretos de geografía política o económica. En todo caso, habrán de respetarse en la fijación de los correspondientes ámbitos, las reglas de delimitación de competencia entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

Artículo 94

1. Las autorizaciones de transporte público discrecional deberán determinar, en todo caso, la clase de transporte y el ámbito o radio de acción autorizados, y podrán ser otorgadas según las siguientes modalidades:

a) Autorización a la empresa transportista sin condicionar el volumen del transporte permitido ni los vehículos concretos con los que el mismo haya de llevarse a cabo.

Esta modalidad de autorización únicamente podrá aplicarse a aquellos tipos o clases de transporte que no requieran limitación de la oferta o en los que baste, en su caso, la limitación en el número de empresas que acceden al mercado.

b) Autorización a la empresa transportista estableciendo un límite máximo al volumen del transporte permitido, pero sin condicionar los vehículos concretos con los que dicho transporte haya de llevarse a cabo.

Esta modalidad de autorización únicamente será de aplicación cuando, por razón de las circunstancias previstas en el artículo 49, se establezcan limitaciones a la capacidad de la oferta de transporte.

c) Autorización a la empresa transportista estable-

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

Esta modalidad podrá ser utilizada en cualquiera de las dos variantes reguladas en el punto siguiente, con independencia de que se establezcan o no limitaciones en la oferta de transporte, por las causas previstas en el artículo 49. En el primer caso, se limitará el número y/o condiciones de las nuevas autorizaciones que hayan de otorgarse, mientras que en el segundo no existirán tales restricciones.

2. Las autorizaciones a que se refiere el apartado c) del punto 1 anterior, podrán revestir, a su vez, las dos siguientes modalidades:

a) Estar referidas, en cada momento, a uno o varios vehículos concretos.

En este caso, se establecerá reglamentariamente el procedimiento para realizar, a instancia del autorizado, la citada referencia, a un vehículo distinto que reúna las condiciones exigibles. Dicho procedimiento posibilitará que el cambio de referencia sea realizado con el mayor grado de automatismo y simplificación de trámites.

b) No estar referidas a priori a vehículo concreto alguno, pudiendo, por tanto, realizar transporte, al amparo de las mismas, cualquier vehículo del que disponga el titular de la autorización, según lo previsto en el artículo 55 que reúna las condiciones exigidas en la misma.

Artículo 95

1. Inicialmente, se aplicará a los transportes públicos discrecionales, tanto de viajeros como de mercancías, la modalidad de autorización a que se refiere el apartado a) del punto 2 del artículo anterior, en la forma que reglamentariamente se determine.

No obstante, podrá aplicarse inicialmente la modalidad a) del punto 1 del artículo anterior, a aquellas clases de transporte público discrecionales de viajeros o mercancías, en los que, a tenor de las circunstancias del mercado, no resulte necesario limitar o condicionar el volumen de la oferta o baste limitar el número de empresas que acceden al mercado.

2. El Gobierno, en función de la variación de las circunstancias socioeconómicas y tecnológicas que puedan producirse en el futuro, teniendo en cuenta el grado de perfeccionamiento de la organización de las Administraciones Públicas, su capacidad de tratamiento de la información y la eficiencia de los instrumentos de inspección y control del sector, podrá introducir por vía reglamentaria, con vista a la más adecuada ordenación del sistema de transportes, las variaciones que estime precisas al régimen de autorizaciones estableciendo en virtud del punto 1, aplicando o extendiendo a las diversas clases de transporte público discrecional cualquiera de las modalidades de autorización de entre las previstas en el ar-

ticulo anterior de esta Ley, que en cada momento aconsejen los intereses públicos, en función de las características propias de cada una de dichas modalidades, tal como se configuran en dicho artículo.

3. En los supuestos en que se introduzcan variaciones en la modalidad de autorización aplicable, conforme a lo previsto en los puntos anteriores, la Administración otorgará a las empresas titulares de autorizaciones, en sustitución de las que anteriormente poseían, las necesarias de la nueva modalidad aplicada, para que la empresa pueda seguir realizando el transporte que viniera legalmente prestando con anterioridad, con los vehículos con los que contara en el momento de decidirse la sustitución.

Artículo 96

1. Con las limitaciones derivadas del Ordenamiento Jurídico General, y en su caso de la legislación de consumidores y usuarios, la actuación de los titulares de autorizaciones de transporte público discrecional, se regirá por el principio de libertad de contratación.

2. No obstante lo anterior, en aquellos supuestos, individuales o generales de absentismo empresarial o laboral, que puedan implicar trastornos importantes para el interés público o para el correcto funcionamiento del sistema de transportes, la Administración podrá establecer un régimen de servicios mínimos de carácter obligatorio.

Artículo 97

1. Las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros o mercancías en cualquiera de sus modalidades, 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 periodos que reglamentariamente se establezcan, el cual no será realizado cuando las empresas no cumplan las condiciones legal o reglamentariamente exigidas para el ejercicio de la actividad.

2. No obstante lo anterior, cuando se produzcan las circunstancias previstas en el punto 1 del artículo 49, con independencia de las medidas de restricción del acceso al mercado de transportes que, en su caso, puedan adoptarse al amparo de dicho precepto, la Administración podrá, asimismo, cuando ello resulte necesario por causas de utilidad pública o interés social, revocar o condicionar, en cualquier momento, las autorizaciones anteriormente otorgadas, en la medida precisa, para procurar, con criterios objetivos, la corrección de las deficiencias del sistema de transportes.

3. Cuando la revocación prevista en el punto anterior se realice antes de que la autorización alcance la antigüedad que reglamentariamente se determine, la Administración deberá abonar al titular la indemnización correspondiente.

Artículo 98

Las autorizaciones para la realización de los transportes regulados en este Capítulo deberán expresar, como mínimo, las siguientes circunstancias:

1. Cualquiera que sea su modalidad:

- a) Identificación de la persona física o jurídica titular de las mismas, y de la sede de la empresa.
- b) Clase de la autorización otorgada, y modalidad de la misma de entre las previstas en el artículo 94.
- c) Ambito territorial.
- d) Condiciones del servicio, obligaciones modales, restricciones de circulación y demás disposiciones específicas relativas a la actividad autorizada.

2. Autorizaciones del apartado b) del punto 1) del artículo 94.

Además de las anteriores, reseñarán las siguientes: pesos y, en su caso, volúmenes y dimensiones de las cargas o número de viajeros autorizados.

3. Autorizaciones del apartado c) del punto 1) del artículo 94.

Además de las señaladas en el punto 1 de este artículo, consignarán las siguientes:

Vehículos a los que estén referidas las autorizaciones o, en su caso, características de los que pueden ser utilizados al amparo de las mismas.

Artículo 99

1. Cuando las empresas autorizadas para la realización de transportes públicos discrecionales de mercancías o de viajeros reciban demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, podrán atenderlas utilizando la colaboración de otros transportistas que dispongan de los medios necesarios, debiendo sujetarse, al efecto, a las normas que se establecen en este artículo.

2. La colaboración a que se refiere el punto anterior podrá revestir las siguientes modalidades:

- a) Contratación con el transportista colaborador de la realización de un transporte concreto con carga a viajeros determinados.
- b) Arrendamiento o cesión a través de otra fórmula jurídica permitida por la Administración, de vehículos del transportista colaborador con o sin los servicios del conductor, por un período de tiempo o número de viajes determinados, sin concretar la carga o viajeros a transportar.

3. En las dos modalidades indicadas en el punto anterior habrán de cumplirse los siguientes requisitos:

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

b) El transportista colaborador contará con la autorización administrativa necesaria para el transporte de que se trate, el cual se llevará a efecto al amparo de la referida autorización.

4. En ningún caso se podrá utilizar fórmulas de colaboración para atender demandas de transporte que no revistan carácter coyuntural.

Con carácter general se determinarán los supuestos en que, por razón de las características de la demanda, en relación a la capacidad ordinaria de las empresas, no pueda aquélla aceptarse como coyuntural. Asimismo se fijarán los mecanismos de control que la Administración deba aplicar para velar por el cumplimiento de este precepto.

5. Cualquiera que fuere la modalidad de colaboración utilizada, las obligaciones y responsabilidades administrativas que la ley atribuye al transportista, corresponderán al transportista colaborador al amparo de cuya autorización se efectúa el transporte y que materialmente lo ejecuta.

Al transportista que recibió la demanda de porte, le corresponderán frente a la Administración las obligaciones y responsabilidades que la ley atribuye a los intermediarios.

6. En el supuesto del apartado a) del anterior punto 2, el transportista que recibe la demanda de porte y contrata con el usuario efectivo ocupará la posición de porteador frente a éste y de cargador frente al transportista colaborador, rigiéndose las relaciones jurídico privadas entre las partes por los correspondientes contratos de transporte de conformidad con el Código de Comercio.

En el supuesto del apartado b) del mismo punto 2, el transportista que recibe la demanda de porte ocupará la posición de porteador frente al usuario, y sus relaciones con el transportista colaborador no se regirán por un contrato de transporte, como en el caso anterior, sino por las cláusulas del correspondiente contrato de arrendamiento o de cesión.

7. Cualquiera que sea la modalidad de colaboración que se utilice, la Administración podrá establecer las condiciones incluso tarifarias, o los contrato-tipo conforme a los cuales ha de realizarse la misma.

SECCION SEGUNDA

Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías

Artículo 100

Las autorizaciones previstas en el artículo 92, con sujeción a las condiciones y limitaciones que en su caso reglamentariamente se determinen para cada supuesto, ha-

bilitarán en relación con el transporte discrecional de mercancías para:

a) Realizar transporte con reiteración o no de itinerario, calendario y horario.

b) Realizar en un mismo vehículo transporte en el que exista un único remitente o cargador y uno o varios destinatarios, o bien uno o varios remitentes o cargadores y un único destinatario.

c) Realizar en un mismo vehículo transporte en el que existan diversos remitentes o cargadores y destinatarios, siempre que quede garantizado el cumplimiento del régimen tarifario aplicable y se observen los demás requisitos establecidos en su caso por la Administración en relación con el peso, volumen, homogeneidad y otras características de las cargas.

SECCION TERCERA

Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros

Artículo 101

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

No obstante lo anterior, reglamentariamente podrán determinarse los supuestos excepcionales en que, por razones de adecuada ordenación del sistema de transportes, pueda admitirse la contratación por plaza, con pago individual.

2. Los transportes discrecionales de viajeros no podrán realizarse con reiteración de itinerario, calendario y horario preestablecidos.

3. Las autorizaciones administrativas habilitantes para la realización de transporte público discrecional de viajeros, tendrán la consideración de autorización común a los efectos previstos en el artículo 52 y concordantes.

CAPITULO IV

Los transportes privados

Artículo 102

Los transportes privados pueden revestir las dos siguientes modalidades:

a) Transportes privados particulares.

b) Transportes privados complementarios.

Artículo 103

1. Se consideran transportes privados particulares, los que cumplen conjuntamente los dos siguientes requisitos:

a) Estar dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados.

En ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas.

b) Realizarse en vehículos cuyo número de plazas, o capacidad de carga, no exceda de los límites que reglamentariamente se establezcan.

2. Los transportes privados particulares no están sujetos a autorización administrativa, y la actuación ordenadora de la Administración únicamente les será aplicable en relación con las normas que regulen la utilización de infraestructuras abiertas y las aplicables por razón de la seguridad en su realización. Podrán darse en su caso, asimismo, sobre dicho tipo de transportes, las actuaciones públicas previstas en el artículo 14.

Artículo 104

1. Son transportes privados complementarios, los que se llevan a cabo, en el marco de su actuación general por empresas o establecimientos, cuyas finalidades principales no son de transporte, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de las actividades principales que dichas empresas o establecimientos realizan.

2. Los transportes privados complementarios deberán cumplir conjuntamente las siguientes condiciones:

a) Si se trata de transporte de mercancías, estas deberán pertenecer a la empresa o establecimiento, o haber sido vendidas, compradas, gestionada su venta o su compra, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ellas.

Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser los trabajadores o asalariados de los respectivos centros o bien los asistentes a los mismos, según su naturaleza y finalidad en los términos que reglamentariamente se determine a fin de asegurar el adecuado equilibrio del sistema de transportes. Los transportes habituales de otro tipo de usuarios se presumirán, salvo prueba en contrario, como transportes públicos.

b) El transporte deberá servir:

1) Para conducir las mercancías o las personas, a la empresa o establecimiento.

2) Para expedir o enviar las mercancías o las personas, de la empresa o establecimiento.

3) Para desplazar las mercancías o personas, bien en

el interior de una empresa o establecimiento, bien fuera de los mismos siempre que se trate de atender a sus propias necesidades internas.

c) Los vehículos han de ser como regla general, propiedad de las empresas o establecimientos, debiendo estar matriculados a nombre de los mismos.

No obstante se admitirá la utilización de vehículos arrendados cuando dicha posibilidad venga impuesta por Tratados Internacionales, cuando los vehículos no superen la capacidad de carga o se cumplan los requisitos específicos de las empresas que reglamentariamente se determinen, así como en aquellos supuestos de averías de corta duración del vehículo normalmente utilizado cuando ello resulte necesario por la insuficiencia o inadecuación de la oferta de transporte público para el transporte concreto de que se trate.

d) Los vehículos deben ir en todo caso conducidos por el personal propio de la empresa o establecimiento.

e) El transporte no podrá ser contratado ni facturado de forma independiente. El coste del mismo deberá en todo caso incorporarse al precio de los productos o servicios objeto de la actividad principal que realice la empresa o establecimiento.

No obstante, por excepción, la Administración podrá permitir la percepción independiente del precio del transporte, cuando se trate de transporte complementario de viajeros y el precio no exceda del estricto coste del transporte.

3. Los transportes a que se refiere el punto 1 de este artículo, que no cumplan los requisitos establecidos en el punto 2, habrán de someterse al régimen jurídico del transporte público.

Artículo 105

La realización de los transportes privados regulados en los apartados 1 y 2 del artículo anterior requerirá la previa autorización de la Administración, salvo en aquellos supuestos que, en razón al reducido número de plazas o capacidad de carga de los correspondientes vehículos, reglamentariamente se exceptuen.

Asimismo, podrán en todo caso, ser eximidas de contar con la autorización prevista en el párrafo anterior, aquellas clases específicas de transporte de viajeros o de mercancías que por sus características o ámbitos, supongan una escasa incidencia en el sistema general de transportes.

Artículo 106

1. Para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en el artículo anterior, podrá exigirse la previa justificación de la necesidad de realizar el transporte que los mismos han de amparar, para el adecuado desarrollo de las actividades de la empresa o establecimiento de que se

trate. La Administración denegará la autorización si existe una desproporción manifiesta entre la carga útil o el número de plazas de los vehículos para los que se solicita el transporte y las necesidades acreditadas por el solicitante.

2. Las autorizaciones se otorgarán inicialmente, y mientras que reglamentariamente no se establezca otro sistema, en modalidad análoga a la prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 94, y tendrán una duración indefinida, si bien su validez estará supeditada al visado de las mismas en los plazos que por la Administración se establezcan, previa constatación del mantenimiento de las circunstancias que justificaron su otorgamiento.

Artículo 107

En los transportes privados sujetos a autorización conforme a lo previsto en el artículo anterior, el conductor deberá ir provisto de la documentación justificativa de la naturaleza del transporte y su vinculación laboral con la empresa.

En todo caso, será preciso llevar la autorización correspondiente y, si se trata de mercancías, salvo en los supuestos expresamente exceptuados, la documentación justificativa del cumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización y de reunir los requisitos establecidos en el punto 2 del artículo 104.

Artículo 108

1. Los transportes oficiales que realicen los órganos de la Administración, como actividades integradas dentro de las de su propio funcionamiento interno, siempre que vayan dirigidos a solucionar las necesidades de desplazamiento de personas o mercancías que la actividad administrativa de dichos órganos ocasiones tendrán la consideración de servicios privados complementarios, pero no estarán sujetos a la autorización prevista en los artículos anteriores, siendo aplicables respecto al control de los mismos las normas internas de organización administrativa que les afecten, sin perjuicio de su sometimiento a las normas de transporte que les sean aplicables.

2. Los transportes que realicen las empresas públicas sometidas en su actuación al derecho privado, deberán cumplir en todo caso las prescripciones generales de esta Ley.

CAPITULO V

El Transporte Internacional

Artículo 109

1. Los transportes internacionales definidos en el artículo 66 pueden ser de viajeros y de mercancías. A su vez

los transportes internacionales de viajeros se clasifican en regulares, ocasionales y de lanzadera; la concepción de cada una de estas clases se realizará de conformidad con lo previsto en los Convenios o Tratados Internacionales de los que España sea parte. Los transportes de mercancías tienen en todo caso el carácter de ocasionales.

2. Para la prestación de servicios de Transporte Público internacional podrá exigirse una capacitación profesional y en su caso financiera, específica, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

3. Lo dispuesto en este Capítulo se entenderá sin perjuicio de la aplicación de un régimen diferente cuando así se determine en Convenios o Tratados Internacionales suscritos por España.

Artículo 110

1. Las empresas de transporte españolas únicamente podrán realizar transporte público internacional de carácter ocasional de viajeros o de mercancías, así como de viajeros en la modalidad de lanzadera cuando se hallen específicamente autorizadas para el mismo por la Administración Española.

2. La autorización de la Administración Española se entenderá implícita cuando dicha Administración haya atribuido al transportista de que se trate una autorización extranjera cuya distribución u otorgamiento le haya sido encomendado a través del correspondiente convenio con el Estado extranjero de que se trate.

Cuando el número de autorizaciones extranjeras, cuya distribución corresponda a la Administración Española, esté limitado a un determinado cupo o contingente, dicha distribución deberá realizarse siguiendo criterios objetivos, entre los transportistas que reúnan los requisitos a los que se refiere el punto 2 del artículo anterior.

3. Salvo lo previsto en el punto anterior, para el otorgamiento y validez de las autorizaciones a las que se refiere el punto 1 de este artículo deberá darse alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que el transporte al que se refiere la autorización, en la parte que se desarrolle en territorio de Estados extranjeros, no esté sujeto a autorización previa de dichos Estados, de conformidad con lo previsto en los Tratados Internacionales y en la legislación interna de los mismos.

b) Que el transportista español haya sido específicamente autorizado de forma directa por el Estado extranjero por el que ha de discurrir el transporte, para realizar el mismo en su territorio.

c) Que la autorización extranjera pueda ser obtenida por el transportista en el curso del viaje según lo previsto en los Tratados Internacionales y en la legislación interna de los correspondientes Estados extranjeros.

Artículo 111

El establecimiento de servicios regulares de viajeros de

carácter internacional se llevará a cabo según el siguiente procedimiento:

1. Solicitud de una empresa, o propuesta inicial de la Administración, bien a iniciativa propia o de un Estado extranjero, para el establecimiento del servicio.

2. Valoración y decisión de la Administración sobre la conveniencia del establecimiento del servicio, ponderando la existencia previa de otros que atiendan total o parcialmente el mismo tráfico y las demás circunstancias de toda índole que concurran.

3. Valoración sobre la capacidad de la empresa solicitante para prestar satisfactoriamente el servicio. En el caso de que dicha valoración fuera negativa o de que la iniciativa para el establecimiento fuera pública, se llevará a cabo un concurso de selección de la empresa prestataria, cuyos criterios de admisión y de resolución se establecerán reglamentariamente.

4. Negociación y Acuerdo con los Estados extranjeros afectados llevada a cabo por la Administración Española.

5. Otorgamiento, en su caso, de la correspondiente autorización, que tendrá una validez temporal, si bien será renovable cuando haya de continuarse la prestación del servicio y la eficacia de la Empresa en su gestión anterior así lo postule.

6. En el caso de que los Estados extranjeros afectados, unilateralmente tomasen medidas provisionales que imposibilitasen la prestación del servicio, la autorización española quedará en suspenso temporalmente hasta que sea posible la reanudación del mismo. En este caso el plazo de duración de la autorización se considerará prorrogado en el plazo durante el cual el servicio haya debido de estar suspendido.

7. Se aplicarán a los servicios regulares de viajeros de transporte internacional las normas establecidas en la sección primera del Capítulo II de este Título, en cuanto las mismas resulten compatibles con su específica naturaleza.

Artículo 112

1. Los transportistas extranjeros únicamente podrán realizar transporte internacional que discurra por territorio español, cuando se dé alguna de las dos siguientes circunstancias:

a) Que la realización de dicho transporte se halle permitida con carácter general según lo previsto en los Tratados Internacionales de los que España sea parte o en alguna disposición específica del derecho interno. En dicho caso serán exigibles los documentos de control o las formalidades que dichas normas prevean.

b) Que el transportista extranjero se halle en posesión de la correspondiente autorización habilitante para el transporte, otorgada de conformidad con lo previsto en los Tratados internacionales y en las normas específicas de Derecho interno.

2. Las liberalizaciones genéricas se establecerán y las autorizaciones concretas se concederán, teniendo en cuenta criterios de reciprocidad, salvo casos debidamente justificados.

3. Los transportistas extranjeros habilitados o autorizados para realizar transporte internacional que discurra por territorio español, en ningún caso podrán realizar al amparo de dicha habilitación, transporte interno en España, salvo que ello se encuentre previsto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España.

CAPITULO VI

Los transportes turísticos

Artículo 113

1. Son transportes turísticos a los efectos de esta Ley los que, ya tengan o no carácter periódico, se prestan a través de las agencias de viajes conjuntamente con otros servicios complementarios tales como los de alojamiento, manutención, o guía turística, etcétera, para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales, de ocio, u otros motivos coyunturales.

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.

Artículo 114

Los transportes turísticos únicamente podrán contratarse a través de agencias de viaje debidamente autorizadas. Su prestación deberá hacerse con vehículos amparados por la autorización prevista en el punto 1 del artículo 52, 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 previstas en el punto 2 del artículo 123.

Artículo 115

La Administración podrá exigir que los transportes turísticos se presten conjuntamente con determinados servicios complementarios concretos de carácter mínimo, así como que el precio del transporte no exceda del porcentaje que se determine, del precio total del conjunto de los servicios que se contraten.

Cuando los transportes turísticos sean sustancialmente coincidentes con servicios regulares de transporte de viajeros de uso general, el precio de los mismos y de los correspondientes servicios complementarios, deberá ser

superior en el porcentaje que reglamentariamente se establezca, al del transporte realizado en la línea regular de que se trate. Esto, no obstante, la Administración podrá exceptuar del cumplimiento de dicho requisito, a aquellos transportes turísticos en los que en razón de la homogeneidad de los viajeros, el carácter coyuntural o esporádico del transporte, y otras circunstancias específicas, aparezca suficientemente demostrado que no se realiza una competencia injustificada, que resulte lesiva para los intereses de la correspondiente línea regular coincidente.

CAPITULO VII

Los transportes urbanos

Artículo 116

1. Los municipios serán competentes con carácter general para la gestión y ordenación de los servicios urbanos de transporte que se lleven a cabo dentro de sus respectivos términos municipales. A estos efectos se considerarán servicios urbanos aquellos que discurran íntegramente por suelo urbano o urbanizable, definido de conformidad con la legislación urbanística o estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí, núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal.

2. No obstante la regla general expuesta en el punto anterior, las Comunidades Autónomas o en su caso el Estado, podrán extender de forma individualizada la competencia municipal a servicios distintos de los expresados en el punto anterior, siempre que los mismos se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal.

3. Cuando los servicios a los que se refiere el punto 1 anterior afecten 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, según lo que en su caso establezcan las correspondientes normas Estatales o de las Comunidades Autónomas.

4. Las competencias municipales en relación con los transportes urbanos se ejercerán con sujeción a lo previsto en esta Ley, la cual será aplicable a los mismos en todo lo que resulte compatible con su específica naturaleza.

Artículo 117

1. En aquellas zonas o aglomeraciones urbanas en las que existan varios municipios y en su caso otras Entidades Públicas en principio competentes, que por su volumen de población, configuración urbanística, o peculiares circunstancias de orden físico o económico-social, presenten problemas graves de coordinación en su red de transportes, podrá establecerse un régimen específico que

asegure a través de una ordenación unitaria la existencia de un sistema armónico y coordinado.

2. La finalidad prevista en el punto anterior podrá llevarse a cabo a través de convenios entre los Municipios o entidades competentes, o bien a través de la creación en alguna de las formas previstas en el ordenamiento vigente, de una Entidad Pública en la que participen los distintos Municipios o entidades afectadas, que realice con autonomía la ordenación unitaria de los servicios de transporte en la zona de que se trate.

Podrá, asimismo, encomendarse la referida ordenación unitaria a alguna Entidad Pública preexistente, siempre que resulte debidamente garantizado el respeto a la autonomía municipal constitucionalmente reconocida.

3. Las Comunidades Autónomas y/o en su caso la Administración del Estado, podrán participar en los órganos de gobierno de las entidades supramunicipales a que se refiere el punto anterior:

a) Siempre que las citadas entidades pretendan la coordinación de servicios o infraestructuras de ella dependientes.

b) Si así lo especificase la norma de constitución de la Entidad correspondiente y se hubiera producido un compromiso de planificación conjunta para el urbanismo y el transporte.

c) Si existiese la aportación de recursos específicos para la inversión o explotación del sistema de transportes urbano-metropolitano.

Artículo 118

1. La autoridad municipal será competente para expedir los títulos habilitantes que posibiliten la realización de cualquier transporte urbano de viajeros.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los transportes discrecionales de viajeros realizados en vehículos con una capacidad superior a diez plazas incluido el conductor, o de mercancías, en todo caso podrán llevarse a cabo en suelo urbano o urbanizable al amparo de las autorizaciones de transporte interurbano otorgadas por el Estado o las Comunidades Autónomas, cuyo ámbito comprenda el correspondiente municipio.

Los Ayuntamientos podrán autorizar la realización de transporte urbano con los vehículos a que se refiere este punto, cuando no se cuente con la correspondiente autorización del Estado o de las Comunidades Autónomas, siempre que resulte debidamente garantizada la rentabilidad del servicio con carácter exclusivamente urbano.

Artículo 119

1. El otorgamiento de autorizaciones por parte de la Administración del Estado o de la correspondiente Comunidad Autónoma, para la realización de servicios de transporte de viajeros de carácter interurbano en automóviles de turismo, estará condicionada a la previa obtención de

la licencia de transporte urbano expedida por el municipio en que esté residenciado el vehículo, salvo las excepciones que reglamentariamente se determinen. El servicio interurbano, salvo los supuestos expresamente exceptuados, deberá iniciarse en el referido municipio.

La pérdida o retirada de la autorización municipal de transporte urbano dará lugar a la automática cancelación de la autorización de transporte interurbano, salvo que la autoridad competente decida expresamente su mantenimiento por razones de interés público.

2. En las zonas en las que exista interacción e influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios podrán establecerse Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en las que se faculte a determinados transportes de viajeros en automóviles de turismo para la prestación de cualquier servicio, ya sea urbano o interurbano, cuya iniciación se realice dentro de dichas áreas, incluso fuera del término del municipio en que esté residenciado el vehículo.

3. En aquellos puntos específicos en que se produzcan una generación de transporte que afecte a varios municipios, tales como puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias y de transporte, ferias, u otros análogos, cuando las necesidades de transporte no se hallen suficientemente atendidas por los automóviles de turismo residenciados en el municipio en que tales puntos estén situados, se podrá establecer un régimen específico que permita a vehículos residenciados en otros municipios realizar transporte con origen en dichos puntos. Dicho régimen específico será de aplicación preferente y podrá establecer limitaciones en cuanto al número de vehículos de cada municipio que puedan prestar servicios con origen en los puntos de generación de transporte.

Artículo 120

La autoridad local competente establecerá, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los transportes urbanos con consideración, en su caso, de la parte del coste de los mismos, que deba ser financiado con recursos diferentes a las aportaciones de los usuarios.

La financiación de los transportes públicos urbanos o metropolitanos podrá realizarse, entre otros, con los siguientes ingresos:

- a) Los procedentes de las recaudaciones obtenidas directamente de los usuarios de los servicios y la explotación de otros recursos de las empresas prestatarias.
- b) Las recaudaciones tributarias que con esta específica finalidad, se pudieran establecer por los organismos competentes.
- c) Las aportaciones que pudieran realizar las distintas Administraciones Públicas, de conformidad en su caso con el correspondiente contrato con la empresa prestataria.

Artículo 121

Respetando los criterios generales previstos en esta Ley, los Ayuntamientos podrán establecer condiciones específicas en relación con los servicios de transporte urbano.

TITULO IV

ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

CAPITULO I

Actividades de mediación

Artículo 122

1. Las funciones de mediación entre los usuarios del transporte y los transportistas, salvo lo previsto en el punto 2 de este artículo, únicamente podrán ser realizadas por las agencias de transporte debidamente autorizadas.

2. No tendrán la consideración de actividades de mediación a efectos de lo dispuesto en el punto anterior las realizadas por:

- a) Los transportistas que utilicen la colaboración de otros para hacer frente a excesos coyunturales de demanda, o para realizar transporte combinado, en ambos casos de conformidad con lo previsto en esta Ley.
- b) Los almacenistas distribuidores, según lo dispuesto en el artículo 129.
- c) Los centros de información y distribución de cargas, según lo dispuesto en el artículo 128.
- d) Los transitarios de conformidad con lo previsto en el artículo 130.
- e) Las personas que contraten el transporte de mercancías que no sean de su propiedad, cuando dicho transporte hubiera podido llevarse a cabo por las mismas en régimen de transporte privado complementario por darse las circunstancias previstas en el artículo 104.
- f) Las cooperativas de transportistas, reguladas en el artículo 62.

Artículo 123

1. A los efectos de esta Ley, se comprende bajo la denominación de agencias de transporte, las empresas, individuales o colectivas, dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por carretera de viajeros o mercancías, como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas pudiendo realizar dicha intervención en relación con la totalidad de los modos de transporte.

2. Las agencias de transporte, salvo en el supuesto

previsto en el apartado c) del punto 2 del artículo 126, deberán contratar en nombre propio tanto con el transportista, como con el usuario o cargador, ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportista, y de transportista frente al usuario o cargador.

3. En el ejercicio de su actividad se entenderán comprendidas como funciones propias de las agencias de transporte todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de transportes, que dichas agencias realicen o procuren realizar en nombre propio, según lo previsto en el punto anterior.

4. El ejercicio de la actividad de las agencias de transporte habrá de realizarse con sujeción a las condiciones señaladas en la correspondiente autorización, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 124

1. Únicamente podrán realizar la actividad de agencia de transportes, las personas físicas o jurídicas que obtengan la correspondiente autorización administrativa que habilite para la misma, previo cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 48.

2. Serán de aplicación en cuanto al tiempo de validez de estas autorizaciones de agencias de transporte, su visado y en su caso, revocación y consiguiente indemnización idénticas reglas a las establecidas en el artículo 97.

Artículo 125

1. Las agencias de transporte podrán ser de mercancías y de viajeros, pudiendo establecerse dentro de cada una de estas categorías las diferentes clases o modalidades que resulten pertinentes. Reglamentariamente se determinará el régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones correspondientes a cada una de dichas categorías o clases, así como las condiciones específicas de su ejercicio.

2. Las agencias de transporte de mercancías podrán ser de cargas completas y de cargas fraccionadas.

Son agencias de cargas fraccionadas aquellas que se hallan facultadas para realizar sus funciones de mediación en relación con cargas de reducido peso o volumen, provenientes de diversos remitentes, realizando la agrupación de las mismas y contratando conjuntamente su transporte en nombre propio con el correspondiente transportista.

Las agencias de carga fraccionada deberán en todo caso cumplir las condiciones de disponibilidad de locales, personal, contratación, garantías, u otras que resulten convenientes y que reglamentariamente se establezcan.

Las mismas empresas podrán ser conjuntamente titulares de autorizaciones de agencias de cargas completas y de cargas fraccionadas.

Artículo 126

1. El ejercicio de las funciones correspondientes a la actividad de agencia de transporte de viajeros será realizado por las agencias de viaje debidamente autorizadas.

2. Las agencias de viaje podrán realizar las siguientes funciones:

a) Organización y contratación de los transportes turísticos regulados en el Capítulo VI del Título III de esta Ley, pudiendo ser dicha contratación global, o individualizada o por plaza.

b) Mediación en la prestación de servicios de transporte discrecional de viajeros, la cual deberá realizarse contratando con transportistas y usuarios la capacidad total del vehículo, salvo en aquellos transportes en los que, en razón de su específica naturaleza, se les autorice para realizar la contratación individual o por asiento, de conformidad con lo que se disponga en las normas de desarrollo de esta Ley.

c) Venta de billetes y reserva de plazas por cuenta del transportista en toda clase de medios de transporte.

d) Las demás que les atribuya su normativa específica.

3. Las agencias de viaje podrán revestir las distintas categorías o clases que en relación con su ámbito o modalidad de actuación se hallen reglamentariamente establecidas o se establezcan.

Artículo 127

1. La autorización habilitante para el ejercicio de la actividad de agencia de viaje, será otorgada, previo cumplimiento de las condiciones expresadas en el artículo 48 de esta Ley, y de los que reglamentariamente se establezcan, por el órgano de la Administración en cada caso competente en materia de Turismo. No obstante, será requisito necesario para dicho otorgamiento, el informe favorable al mismo del órgano administrativo competente en materia de transporte.

2. El otorgamiento de la autorización a la que se refiere el punto anterior, así como el régimen general de ejercicio de la actividad de agencias de viaje y su régimen sancionador, se ajustarán al régimen general sobre agencias de transporte previsto en la presente Ley, en la medida en que sus disposiciones sean compatibles con la específica naturaleza de las mismas.

3. El control y ordenación administrativa de las agencias de viaje se realizará por los órganos administrativos competentes en materia de turismo. Esto no obstante, los órganos competentes en materia de transporte podrán ordenar, controlar, y en su caso sancionar, las actuaciones que en relación con el transporte realicen dichas agencias.

Reglamentariamente se establecerá el procedimiento para coordinar las actuaciones de los órganos competentes en materia de transporte y de turismo.

CAPITULO II

Centros de información y distribución de cargas

Artículo 128

1. Cuando las circunstancias del mercado del transporte de mercancías lo aconsejen, podrán establecerse centros de información y distribución de cargas, cuya finalidad será la de contribuir a un mejor ajuste de la oferta y la demanda de transporte, en las plazas o zonas económicas que así lo requieran.

2. Los centros de información y distribución de cargas servirán fundamentalmente de punto de encuentro entre transportistas y cargadores, realizando funciones de información y canalización de ofertas y demandas y prestando servicios encaminados a propiciar las fases preparatorias del contrato de transporte, en cuya conclusión en ningún caso podrán participar directamente dichos centros.

3. El régimen de creación y funcionamiento de los centros de información y distribución de cargas será establecido reglamentariamente, posibilitándose en todo caso a los representantes de los transportistas y agencias de transporte afectados participar en su dirección.

CAPITULO III

Almacenistas-distribuidores

Artículo 129

1. Son almacenistas-distribuidores las personas físicas o jurídicas que reciben en depósito en sus almacenes o locales mercancías o bienes ajenos, realizan en relación con los mismos las funciones de almacenaje, ruptura de cargas, u otras complementarias que resulten necesarias, y llevan a cabo o gestionan la distribución de los mismos de acuerdo con las instrucciones de los depositantes.

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

- a) Con vehículos propios amparados por autorizaciones de transporte público de las que sean titulares.
- b) Contratando la realización del transporte en nombre propio con transportistas debidamente autorizados para llevarlo a cabo.

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

Dicha autorización determinará de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

CAPITULO IV

Transitarios

Artículo 130

1. Los transitarios podrán llevar a cabo su función de organizadores del transporte internacional realizando cualquiera de las siguientes actividades:

a) Contratación en nombre propio con el transportista, como cargadores, de un transporte que a su vez hayan contratado, asimismo en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a éste la posición de transportistas.

b) Recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

El transitario podrá realizar las funciones previstas en los apartados a) y b) anteriores, en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan la continuación de un transporte internacional cuya gestión se les haya encomendado.

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

Dicha autorización determinará de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

CAPITULO V

Estaciones de transporte por carretera

Artículo 131

1. Las estaciones de transporte por carretera son los centros destinados a concentrar las salidas y llegadas a una población de los vehículos de transporte público que reúnen las condiciones y requisitos establecidos reglamentariamente. Las estaciones pueden ser de viajeros y de mercancías.

2. Los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje o estacionamiento de vehículos no tendrán la consideración de estaciones.

Artículo 132

1. El establecimiento de estaciones deberá ser previamente aprobado por la Comunidad Autónoma en la que las mismas hayan de estar ubicadas, o en su caso, por el Estado. Para el otorgamiento de dicha aprobación deberá presentarse por el correspondiente Ayuntamiento, de oficio o a instancia de los particulares, un Proyecto ela-

borado con arreglo a las prescripciones que reglamentariamente se determinen.

Deberá hacerse constar expresamente si la construcción o explotación ha de ser pública o privada y a quién corresponderán los gastos previstos.

2. Serán criterios determinantes para la aprobación del establecimiento de la estación la conveniencia o necesidad de la misma para la mejora de las condiciones del transporte, la circulación y el tráfico en la zona de que se trate, y asimismo la rentabilidad social de su implantación cuando la construcción o explotación haya de sufragarse al menos parcialmente con cargo a fondos públicos.

Artículo 133

1. La iniciativa para el establecimiento de estaciones, corresponderá a los respectivos Ayuntamientos que la ejercerán, bien de oficio o a instancia de los particulares interesados en la misma, con sujeción en todo caso a la autorización previa regulada en el artículo anterior.

2. La construcción y explotación de las estaciones se realizará normalmente por los Ayuntamientos a través de gestión indirecta, mediante concesión administrativa otorgada por concurso a entidades o empresas interesadas en la misma, siguiendo criterios y reglas que reglamentariamente se determinarán, pudiendo establecerse condiciones preferenciales a favor del peticionario particular que haya promovido la correspondiente iniciativa, fundamentalmente si éste se compromete a realizar la construcción y explotación a su riesgo y ventura y sin subvención pública.

3. Cuando no se siga el procedimiento de gestión indirecta previsto en el punto anterior, por existir motivos económicos o sociales para ello, o cuando haya quedado desierto el correspondiente concurso, los Ayuntamientos podrán construir, o explotar directamente las estaciones. Cuando el Ayuntamiento realice directamente la construcción pero no la explotación, regirán respecto a la gestión indirecta de ésta, idénticas reglas a las establecidas en el punto anterior.

4. Las Comunidades Autónomas, y en su caso el Estado, podrán realizar aportaciones financieras para la construcción y/o explotación de las estaciones. En este caso los Entes que realicen las referidas aportaciones podrán participar en la gestión administrativa de la Estación, en la forma que se determine.

5. Cuando se den las circunstancias que de conformidad con lo previsto en el punto 2 del artículo anterior hagan conveniente el establecimiento de una estación de viajeros o de mercancías, y el Ayuntamiento no haya ejercitado la correspondiente iniciativa, la Comunidad Autónoma, o en su caso el Estado, de oficio o a instancia de los particulares, podrá requerirle al efecto, y si dicho requerimiento es desestimado o transcurre el tiempo que reglamentariamente se determine sin que se dé cumplimiento al mismo, la Comunidad Autónoma o en su caso el Estado podrá construir y explotar la estación, siendo

de aplicación al respecto las reglas establecidas en los puntos 2 y 3 de este artículo.

Artículo 134

La ubicación de las estaciones responderá no sólo a razones intrínsecas de explotación de los servicios que hayan de utilizarlas, sino a su coordinación con los restantes modos de transportes terrestres, así como con los aéreos y marítimos y con los transportes urbanos de la ciudad de la que se trate. Para la fijación de su emplazamiento se ponderará asimismo, su incidencia en los aspectos urbanísticos, de tráfico, seguridad y medio ambiente de la población.

Sin perjuicio de la necesaria coordinación de toda estación con los transportes urbanos, aquellas que concentren servicios de viajeros de cercanías de grandes poblaciones, habrán de ubicarse en todo caso junto a núcleos de comunicaciones urbanas que faciliten el transbordo y transferencia de tráficos.

Artículo 135

El Ente público competente para la construcción y explotación de las estaciones de viajeros determinará qué servicios deben obligatoriamente utilizarlas, si bien cuando dicha utilización pueda alterar sustancialmente las condiciones de prestación del servicio, o alterar su equilibrio económico, la referida obligatoriedad no podrá imponerse, si el Ente con competencia general sobre el servicio de que se trate no informa favorablemente la misma.

Como regla general será preceptiva la utilización de las estaciones de viajeros por los servicios regulares interurbanos con excepción de los de corto recorrido que por la modalidad de su prestación sean asimilables a los urbanos.

No obstante podrá dispensarse de acudir a las estaciones de viajeros a aquellas empresas que en la fecha del inicio de la explotación de las mismas dispongan de instalaciones propias debidamente autorizadas con las condiciones mínimas que por la Administración se determinen.

A las estaciones de mercancías tendrán acceso de acuerdo con las reglas que en cada caso se determine, la totalidad de los transportistas legalmente establecidos, salvo que la capacidad o carácter de la estación obligue a establecer restricciones.

Artículo 136

Reglamentariamente se fijarán las características y los servicios principales y accesorios que han de reunir las estaciones, debiendo, en todo caso, respetarse en las mismas, las condiciones de seguridad legalmente previstas.

Como regla general y fundamentalmente en las estaciones de mercancías, deberán establecerse o preverse loca-

les para la ubicación de agencias de transporte y, en su caso, del Centro de Información de cargas.

El funcionamiento de cada estación será objeto de un reglamento de régimen interior aprobado por la Entidad a la que corresponda la competencia administrativa sobre su construcción y explotación.

CAPITULO VI

Arrendamiento de vehículos

Artículo 137

1. Únicamente podrán realizar la actividad de arrendadores de vehículos automóviles destinados a la prestación de los transportes públicos o privados previstos en esta Ley, las personas físicas o jurídicas que cumplan las prescripciones de este Capítulo, y obtengan la correspondiente autorización administrativa que les habilite para el arrendamiento.

2. No obstante lo previsto en el punto anterior, las personas titulares de autorizaciones administrativas que habiliten a los correspondientes vehículos para la realización de transportes públicos, podrán ceder en arrendamiento los mismos a otros transportistas de acuerdo con las condiciones establecidas en esta Ley, sin necesidad de contar con la autorización específica para arrendamiento prevista en el referido punto anterior.

3. Las operaciones de arrendamiento financiero con opción de compra tipo leasing o similar, quedan exceptuadas de la exigencia de la autorización administrativa previa regulada en esta Ley.

4. Asimismo, la actividad de arrendamiento de remolques o semirremolques, precisados de vehículo tractor para efectuar el transporte, no estará sometido al control administrativo regulado en esta Ley.

Artículo 138

Estarán excluidos de la posibilidad de ser arrendados al amparo de las autorizaciones previstas en el punto 1 del artículo anterior, los tipos y clases de vehículos que reglamentariamente se determinen en atención a su repercusión en el sistema de transporte. Dicha exclusión deberá ser, en todo caso, compatible con las obligaciones derivadas de Convenios o Tratados Internacionales de los que España sea parte.

En todo caso, deberá permitirse, con subordinación a las condiciones a que se refieren los artículos siguientes, el arrendamiento para transportes privados de vehículos de viajeros o de mercancías cuyo número autorizado de plazas o capacidad de carga les exima de la necesidad de contar con autorizaciones para la realización de dicho transporte.

Artículo 139

1. Las autorizaciones habilitantes para el arrendamiento de vehículos podrán otorgarse según modalidades análogas a las previstas en los apartados a) y c) del punto 1 del artículo 94.

2. Para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones será necesario que la empresa arrendadora cumpla los requisitos establecidos en el artículo 48, así como las relativas a número mínimo y características de los vehículos, disposición de locales u oficinas, u otros precisos que, en su caso, se exijan para procurar la adecuada realización de la actividad y el interés y seguridad de los usuarios.

Artículo 140

Sin perjuicio de la exigencia de las condiciones impuestas para el ejercicio de la actividad de la empresa arrendadora, a que se refiere el punto 1 del artículo 137, los vehículos destinados a la realización de transportes que requieran título administrativo habilitante conforme a esta Ley, salvo en el supuesto previsto en el punto 2 del artículo 137, únicamente podrán ser cedidos en arrendamiento a las personas poseedoras de un título que habilite para realizar transporte con los mismos.

Artículo 141

1. Salvo en los casos expresamente exceptuados en esta Ley y en sus normas de desarrollo, el arrendamiento de vehículos deberá hacerse sin los servicios del conductor, y sin que quepa contratar los servicios del mismo con la empresa arrendadora.

2. El arrendamiento deberá hacerse por periodos de tiempo determinados, pudiendo establecerse por la Administración prescripciones sobre la duración de los mismos. Esto no obstante, en los arrendamientos a que se refiere el punto 2 del artículo 137, podrán excepcionalmente autorizarse formas de fijar la duración distintas de las del plazo numéricamente expresado.

TITULO V

REGIMEN SANCIONADOR Y DE CONTROL

CAPITULO I

Régimen sancionador

Artículo 142

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes y ac-

tividades auxiliares del mismo regulados en esta Ley corresponderá:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de transportes o actividades realizados sin la cobertura del correspondiente título administrativo, a la persona física o jurídica titular de la actividad o propietario del vehículo.

c) En las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, usuarios y, en general, por terceros que sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes mecánicos por carretera, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

2. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el punto 1, sin perjuicio de que éstas puedan deducir las acciones que resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones y trasladar, en su caso, a las mismas, dicha responsabilidad.

Artículo 143

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

Artículo 144

Se consideran infracciones muy graves:

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

La prestación de servicios para los que se requieran conjuntamente alguna de las concesiones o autorizaciones especiales reguladas en esta Ley, y la autorización común prevista en el artículo 52, faltando esta última, se considera incluida en todo caso en la infracción tipificada en este apartado.

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

c) La manipulación o falseamiento intencionado del tacógrafo u otros instrumentos de control que exista obligación de llevar instalados en el vehículo, que motive la no obtención o falta de veracidad de los datos con repercusión en la seguridad u ordenación del transporte.

d) Llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un tipo de transporte para el que el mismo no se halle autorizado.

e) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que impida, retrase o dificulte de forma sustancial, el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tenga atribuidas.

f) La realización de transporte público o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, incumpliendo los requisitos exigidos en el punto 1 del apartado 42. No se apreciará dicha falta cuando la misma concorra con la de carencia del necesario título habilitante, en cuyo caso será únicamente esta última la que será objeto de la correspondiente sanción.

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

h) Las infracciones graves de acuerdo con lo previsto en el artículo 145 de la presente Ley, cuando en los doce meses anteriores a su comisión el responsable de la misma haya sido objeto de sanción mediante resolución definitiva por infracción tipificada en un mismo apartado de dicho artículo.

No obstante lo anterior, en la calificación de la infracción tipificada en este apartado, se estará a lo que se dispone en el artículo 148 de la presente Ley.

Artículo 145

Se consideran infracciones graves:

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

b) La realización de transportes privados para los que se exija un título administrativo específico careciendo del mismo.

c) El incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión o autorización administrativa, salvo que deba calificarse como infracción muy grave conforme a lo previsto en el artículo anterior.

A tal efecto se considerarán condiciones esenciales de la concesión o autorización aquellos aspectos que configuren la naturaleza del servicio o actividad de que se trate y delimiten su ámbito así como el mantenimiento de

los requisitos exigidos para su otorgamiento y realización, según lo que reglamentariamente se determine.

d) La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de persona física o jurídica no autorizada para ello, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle, de conformidad con lo previsto en el apartado a) del artículo 144 de la presente Ley.

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

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

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

h) El exceso en las dimensiones de las cargas autorizadas, o el exceso, sobre el peso máximo autorizado, en el porcentaje que reglamentariamente se determine en relación con los distintos tipos de vehículos de transporte, debiendo estar el mismo comprendido entre el 10 y el 20 por ciento, salvo que dicha infracción deba calificarse como muy grave, conforme a lo dispuesto en el apartado b) del artículo anterior.

Las responsabilidades por la infracción prevista en este apartado corresponderán al transportista, salvo que dicha infracción sea imputable a la actuación del cargador, usuario o intermediario.

i) La carencia, falseamiento o falta de datos esenciales de la Declaración de Porte, la Hoja de ruta u otra documentación obligatoria.

j) El reiterado incumplimiento no justificado de los horarios en los servicios en que éstos vengan prefijados con intervención de la Administración.

k) Carecer del Libro de Reclamaciones, negar u obstaculizar su disposición al público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la Inspección del Transporte Terrestre, de las reclamaciones o quejas consignadas en aquél, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

l) La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallan debidamente autorizados para realizar el mismo, siempre que el volumen de contratación global de la empresa alcance las magnitudes que reglamentariamente se determinen.

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

n) La no suscripción de los seguros que haya obligación de realizar según lo previsto en el artículo 21.

ñ) Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo

anterior, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave.

o) Cualquier otra infracción no incluida en los apartados precedentes, que las normas reguladoras del transporte mecánico por carretera califiquen como grave, de acuerdo con los principios del régimen sancionador establecido en el presente Capítulo.

p) Las infracciones que, no incluidas en los apartados precedentes, se califiquen como leves de acuerdo con el artículo 146 de la presente Ley, cuando en los doce meses anteriores a su comisión el responsable haya sido objeto de sanción mediante resolución definitiva por infracción tipificada en un mismo apartado de dicho artículo, salvo que se trate de infracciones contenidas en el apartado h) del mismo que tengan distinta naturaleza.

No obstante lo anterior, en la calificación de la infracción tipificada en este apartado, se estará a lo que se dispone en el artículo 148 de la presente Ley.

Artículo 146

Se consideran infracciones leves:

a) Realizar transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestar los mismos.

b) No llevar en lugar visible del vehículo los distintivos exigidos por la normativa vigente, relativos al tipo de transporte que aquél esté autorizado a realizar, así como la utilización inadecuada de los referidos distintivos, salvo que ésta deba ser calificada como falta muy grave, de conformidad con lo previsto en el apartado d) del artículo 144 de la presente Ley.

c) Transportar mayor número de viajeros de los autorizados para el vehículo de que se trate, salvo que dicha infracción deba calificarse como muy grave conforme a lo dispuesto en el apartado b) del artículo 144 de la presente Ley.

d) El exceso sobre el peso máximo autorizado cuando siendo superior al 3 por ciento no constituya falta grave o muy grave, según lo previsto en el apartado h) del artículo 145, y en el apartado b) del artículo 144.

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

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

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

h) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio previstas en el punto 2 del artículo 41, salvo que la normativa en la que se contengan dichas

reglas considere expresamente su incumplimiento como falta grave.

i) La no comunicación de los datos esenciales que reglamentariamente se determinen y que deban ser inscritos en el registro regulado en el artículo 54, o puestos por otra causa en conocimiento de la Administración. Cuando dicha falta de comunicación fuera determinante para el conocimiento por la Administración de hechos sancionables, se considerará interrumpido el plazo de prescripción hasta que la comunicación se produzca.

j) La transgresión de las condiciones de prestación del servicio o de realización de la actividad establecidas reglamentariamente o en el correspondiente título habilitante, salvo que deba ser considerada falta grave o muy grave de conformidad con los artículos anteriores.

k) Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como grave.

l) Cualquier infracción no incluida en los apartados precedentes que las normas reguladoras del transporte mecánico por carretera califiquen como leve, de acuerdo con los principios del régimen sancionador establecido en el presente Capítulo.

Artículo 147

1. Las infracciones leves se sancionarán con apercibimiento y/o multa de hasta 40.000 pesetas; las graves, con multa de 40.001 a 200.000 pesetas y las muy graves, con multa de 200.001 a 400.000 pesetas.

2. La Comisión de las infracciones previstas en los apartados a) y b) del artículo 144, implicará independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte y la retirada conjunta de la correspondiente autorización así como la clausura del local en el que en su caso, se vengán ejercitando las actividades, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

La infracción prevista en el apartado g) del artículo 144, además de la sanción pecuniaria que corresponda, llevará aneja la anulación de la correspondiente autorización y, asimismo, cuando ésta estuviera otorgada en la modalidad prevista en el apartado c) del punto 1 del artículo 94, la anulación al titular administrativo de dicha autorización, de otra del mismo ámbito territorial, o subsidiariamente dos, del ámbito territorial inmediatamente inferior.

3. Cuando los responsables de las infracciones previstas en el artículo 144 de la presente Ley hayan sido sancionados mediante resolución definitiva por infracción tipificada en el mismo apartado de dicho artículo en los doce meses anteriores a la comisión de la misma, la infracción llevará aneja la retirada temporal de la correspondiente autorización administrativa, al amparo de la cual se realizaba la actividad o se prestaba el servicio, por el plazo máximo de un año. La tercera y sucesivas infrac-

ciones en el citado plazo de doce meses, llevarán aneja la retirada temporal o definitiva de la autorización. En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los períodos en que no haya sido posible realizar la actividad o prestar el servicio por haber sido temporalmente retirada la autorización.

Cuando para la prestación del servicio sean necesarias conjuntamente una autorización especial y la autorización común prevista en el artículo 52 la retirada a la que se refiere este apartado se producirá únicamente en relación con la autorización especial, a no ser que la autorización común haya sido otorgada conjuntamente con ella, en cuyo caso se producirá la retirada de ambas.

4. Independientemente de las sanciones que correspondan de conformidad con esta Ley, el incumplimiento de las condiciones esenciales de las concesiones o autorizaciones administrativas, podrá dar lugar a la caducidad de la concesión o a la revocación de la autorización, en ambos casos con pérdida de la fianza.

Artículo 148

1. Las agravaciones previstas en el apartado h) del artículo 144, en el apartado p) del artículo 145 y en el punto 3 del artículo 147 de la presente Ley, únicamente serán de aplicación en cada uno de los supuestos siguientes:

a) Cuando las infracciones se hayan cometido con motivo de la prestación de servicios o realización de actividades sometidas a una misma concesión o autorización administrativa especial. Cuando para la prestación del servicio sean conjuntamente necesarias una concesión o autorización especial y la autorización común regulada en el artículo 52 se entenderán prestados, a estos efectos al amparo de la correspondiente concesión o autorización especial.

b) Cuando las infracciones hayan sido cometidas con motivo de la realización material por el mismo responsable de servicios de transporte discrecional sujetos a autorizaciones diversas, siempre que aquéllas se refieran a un mismo tipo de transporte. Se entenderá a estos efectos que integran un mismo tipo de transporte:

1.º Los transportes privados.

2.º Los transportes de viajeros realizados con vehículos con una capacidad superior a nueve plazas incluido el conductor.

3.º Los transportes de viajeros realizados con vehículos de capacidad igual o inferior a nueve plazas incluido el conductor.

4.º Los transportes de mercancías en vehículos con un peso máximo autorizado de 6 toneladas o una capacidad de carga inferior a 3,5 toneladas salvo que reglamentariamente se establezcan límites distintos a los señalados para los vehículos ligeros.

5.º Los transportes de mercancías en vehículos pesados con un peso máximo autorizado o una capacidad de

carga igual o superior a la establecida para el subapartado 4.º anterior.

6.º Los vehículos de servicio mixto.

c) Cuando las infracciones se hayan cometido al realizar actividades que no consistan en la prestación material de servicios de transporte, pero que efectúe la misma empresa como complementarias a dicha prestación material, aun cuando los servicios estén sometidos a autorizaciones diversas y éstas no correspondan al mismo tipo de transportes según lo que se dispone en el apartado b) de este punto.

d) Cuando las infracciones hayan sido cometidas con ocasión de servicios o actividades realizadas sin la cobertura del correspondiente título habilitante, siempre que aquellas lo hayan sido al efectuar un mismo servicio o actividad, entendiéndose por tales las que deberían haberse realizado al amparo de un título habilitante, único, o en la prestación material de un mismo tipo de transporte según lo que se dispone en el apartado b) de este punto.

e) Cuando las infracciones resulten imputables a un mismo responsable de entre aquellos a que se refiere el apartado c) del punto 1 del artículo 142 de la presente Ley.

2. La agravación prevista en el apartado h) del artículo 144, en el apartado p) del artículo 145 y en el punto 3 del artículo 147 de la presente Ley, no será de aplicación cuando proporcionalmente no sea relevante el número de sanciones definitivas en relación con el volumen de actividades o servicios realizados por el sujeto responsable, o cuando la repercusión social de las infracciones, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, no justifique la aplicación de la referida agravación.

En todo caso la cuantía de la sanción que se imponga dentro de los límites fijados por esta Ley, se modulará de acuerdo con el número de sanciones en relación con el total de actividades o servicios prestados y con la repercusión social de las mismas, de acuerdo con los criterios o baremos que reglamentariamente se establezcan.

3. No procederá la agravación prevista en el apartado h) del artículo 144, en el apartado p) del artículo 145 y en el punto 3 del artículo 147, cuando la persona física o jurídica sancionada por infracción anterior a cualquiera de dichos preceptos como responsable administrativo, según el artículo 142, 1) a) de la presente Ley, acredite, en virtud de resolución judicial o administrativa, que la responsabilidad material de dicha infracción era imputable a otra persona, según el supuesto previsto en el punto 2 del último artículo citado.

Artículo 149

1. Las infracciones de la legislación reguladora de los transportes mecánicos por carretera prescriben a los tres meses de haberse cometido, si antes de transcurrido dicho plazo no se ha notificado al presunto responsable la incoación del expediente sancionador o si, habiéndose ini-

ciado éste, sufrieran las actuaciones paralización por tiempo superior a dicho plazo, el cual se computará entre dos actuaciones o diligencias consecutivas que resulten legal o reglamentariamente necesarias para la resolución del expediente.

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

Artículo 150

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en la presente Ley corresponderá a los órganos que legal o reglamentariamente la tengan atribuida.

Por constituir fundamentalmente materia de seguridad vial la competencia para sancionar las infracciones tipificadas en los apartados b) y c) del artículo 144, y g) y h) del artículo 145, excepto cuando la causa de la infracción fuera el exceso de carga, corresponderá a los órganos competentes en relación con la Ordenación del tráfico y la seguridad vial.

2. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente Ley se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo sobre procedimiento ordinario y revisión de actos en vía administrativa.

3. En la imposición y ejecución de las sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español, serán de aplicación las reglas específicas que reglamentariamente se determinen, los cuales se basarán en las normas establecidas para similares supuestos en el Código de la Circulación.

4. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las normas específicas que reglamentariamente se establezcan y en lo no previsto por éstas, las reglas generales contenidas en la Ley de Procedimiento Administrativo y en el Reglamento General de Recaudación.

El pago de las sanciones pecuniarias, impuestas por resolución definitiva, será requisito necesario para que proceda la realización del visado de las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte o de actividades auxiliares o complementarias del mismo.

CAPITULO II

Documentos de control

Artículo 151

1. Las personas que intervengan en la prestación de servicios públicos de transporte de mercancías por carretera, así como las que realicen transporte privado para el

cual se requiera autorización administrativa previa, deberán suscribir, salvo en los casos que reglamentariamente se exceptúen en razón de la especial naturaleza o carácter del transporte, un documento denominado Declaración de Porte, que tendrá una finalidad de control administrativo de la prestación o realización del transporte, además de cumplir los efectos jurídico-privados a que se refiere el punto 5 de este artículo.

2. La Declaración de Porte contendrá los datos de identificación del vehículo utilizado, y de la autorización con que se realiza el transporte, la clase de mercancía transportada, el precio del transporte cuando se trate de transporte público y el resto de los datos que reglamentariamente se exijan.

3. Un ejemplar de la Declaración de Porte deberá llevarse, en todo caso, en el vehículo que realice el transporte, debiendo exhibirse el mismo a los funcionarios de los servicios de inspección y a las fuerzas de vigilancia en carretera cuando lo soliciten.

4. El régimen y las condiciones de la formalización de la Declaración de Porte se establecerán por la Administración de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

5. La Declaración de Porte, además de los efectos administrativos previstos en esta Ley, de acuerdo con lo previsto en el punto 4 anterior, tendrá, en los servicios de transporte en que resulte obligatoria, los mismos efectos de la Carta de Porte a que se refieren los artículos 350 y siguientes del Código de Comercio y demás disposiciones aplicables a ésta.

Los efectos de la expedición, devolución y canje de la carta de Porte a que se refieren los artículos 353 y 360 del Código de Comercio, quedarán condicionadas al sistema de formalización de la Declaración de Porte que reglamentariamente se establezca.

Artículo 152

Las personas que realicen transporte público de viajeros por carretera, así como los que realicen transporte privado sujeto a autorización administrativa, salvo en los casos que se exceptúen, deberán cumplimentar y llevar a bordo del vehículo los documentos u otros elementos de control administrativo que reglamentariamente se determinen, los cuales deberán expresar los datos configuradores del transporte que se realice.

Artículo 153

Se reconoce la vigencia de la tasa creada por la disposición adicional cuarta de la Ley 38/1984, de 6 de noviembre, por servicios prestados por la Administración como consecuencia de la expedición, control y tratamiento de la información contenida en la Declaración de Porte, y se extiende la aplicación de la misma a los servicios que por análogos motivos preste la Administración en relación con los documentos o elementos de control regulados en

el artículo 152 de esta Ley, salvo los correspondientes a servicios regulares de viajeros que reglamentariamente se exceptúen:

1. El tributo regulado en esta disposición se regirá por lo establecido en la presente Ley y, en su defecto, en la Ley General Tributaria, de 28 de diciembre de 1963, la Ley de Tasas y Exacciones Parafiscales de 26 de diciembre de 1958 y demás disposiciones aplicables.

2. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación por la Administración de los servicios necesarios para que los vehículos que deben ir provistos de la Declaración de Porte o los documentos o los elementos de control regulados en el artículo 152 puedan disponer de los mismos, así como los prestados para su control y el tratamiento de la información que debe contener.

3. Será sujeto pasivo de la tasa la persona natural o jurídica que venga obligada a proveerse del correspondiente documento de control.

4. La cuantía de la tasa será de 125 pesetas por cada declaración de parte o documento de control de carácter fungible y de la misma cantidad por cada día de utilización de los elementos de control de carácter permanente.

5. La tasa se devengará en el momento en que los sujetos pasivos soliciten los talonarios de los impresos oficiales en que han de formalizarse los documentos de control, según el modelo aprobado reglamentariamente.

6. El rendimiento de la tasa regulada por esta Ley se ingresará en el Tesoro en la forma que reglamentariamente se determine.

7. La tasa será objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo en la forma que reglamentariamente se determine.

TITULO VI

EL TRANSPORTE FERROVIARIO

CAPITULO I

Concepto y clases

Artículo 154

1. Es objeto del presente Título la regulación de los transportes por ferrocarril definidos en el artículo primero. No se considerarán incluidos en el concepto de ferrocarril, los teleféricos u otros medios análogos de transporte que utilicen cable o cables, tractor y portador y que no tengan camino terrestre de rodadura.

2. En lo no previsto en esta Ley, o en las normas que la desarrollen, será de aplicación en la construcción y explotación de ferrocarriles la legislación de Obras Públicas y de contratación administrativa, así como la de específica aplicación a las Sociedades Públicas.

Artículo 155

Los ferrocarriles pueden ser de transporte público y de transporte privado.

Son ferrocarriles de transporte público, aquellos que llevan a cabo transporte por cuenta ajena mediante retribución económica, dedicándose profesionalmente sus titulares a la actividad de transporte ferroviario.

Son ferrocarriles de transporte privado, aquellos destinados a realizar transporte por cuenta propia como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo titular, estando directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

CAPITULO II

Los ferrocarriles de transporte público

SECCION PRIMERA

Disposiciones Generales

Artículo 156

1. Para realizar el establecimiento de líneas ferroviarias de transporte público será necesario que la Administración de oficio o a instancia de parte interesada apruebe un Proyecto, en el que habrán de incluirse: la memoria descriptiva de las necesidades a satisfacer y de los factores de todo orden a tener en cuenta, los planos generales y parciales, la descripción del trabajo y de las obras, así como de las circunstancias técnicas de la realización de las mismas, el presupuesto general y en su caso los presupuestos parciales, y las demás circunstancias que reglamentariamente se determinen.

2. Cuando el establecimiento de líneas ferroviarias se haga concargo a fondos de inversiones públicas, la realización de éstas exigirá la aplicación de procedimientos de selección de inversiones y de evaluación de la rentabilidad social de dicho establecimiento.

Artículo 157

1. La aprobación del correspondiente proyecto de establecimiento de nuevas líneas, al que se refiere el artículo anterior, así como los de obras de ampliación o mejora de líneas preexistentes que requieran la utilización de nuevos terrenos y cuya realización haya sido específicamente autorizada por la Administración o resulte procedente de conformidad con lo legal o reglamentariamente previsto, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social y la urgencia de la ocupación a efectos de expropiación forzosa, de los terrenos por los que haya de

discurrir la línea o realizarse la ampliación o mejora, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

2. Las explotaciones ferroviarias de transporte público, así como los vehículos, instalaciones, terrenos y dependencias afectos a las mismas, ya sea su titularidad pública o privada, serán inembargables, siéndoles aplicables idénticas reglas a las establecidas en el artículo 88 de esta Ley en relación con las concesiones de servicios regulares, de viajeros por carreteras.

Artículo 158

La construcción de los ferrocarriles de transporte público se ajustará a las características técnicas que reglamentariamente se establezcan para garantizar su calidad, seguridad y homogeneidad.

Deberán ser establecidas reglas homogéneas en relación con el ancho de la vía, así como las dimensiones mínimas del espacio entre vías.

SECCION SEGUNDA

La Red Nacional integrada de servicios ferroviarios

Artículo 159

1. Los servicios ferroviarios de transporte público que, deban formar parte de la estructura básica del sistema general de transporte ferroviario, así como aquellos cuya adecuada gestión exija una explotación conjunta con los anteriores, o en los que dicha explotación conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento del referido sistema general de transporte, compondrán de forma unitaria la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario.

2. La determinación concreta de los servicios ferroviarios que componen la Red Nacional Integrada de conformidad con el punto anterior, se realizará por el Gobierno, previo informe de las Comunidades Autónomas afectadas.

Previamente al establecimiento de cualquier nuevo servicio, ya sea de transporte público o privado, el Gobierno podrá determinar cuando se den las circunstancias previstas en el punto 1 anterior, la necesidad de su incorporación a la Red Nacional Integrada como servicio componente de la misma unitariamente con los demás. A tal efecto deberán serle comunicados los proyectos de creación de nuevos servicios, que de conformidad con lo previsto en esta Ley, pretendan realizarse.

Cuando el nuevo recorrido se halle íntegramente comprendido en el territorio de una Comunidad Autónoma, la referida determinación del Gobierno estará subordinada a que medie acuerdo favorable de dicha Comunidad, salvo que la incorporación se justifique en intereses superiores constitucionalmente garantizados.

Artículo 160

1. Los servicios de la Red Nacional Integrada serán objeto de ordenación y explotación unitarias, correspondiendo aquélla a la Administración del Estado, y ésta a la Sociedad Estatal «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles» (RENFE), regulada en el Capítulo V del presente Título.

2. La construcción de las obras de nuevo establecimiento que hayan de incorporarse a la Red Nacional Integrada, será decidida por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones o por el Gobierno a propuesta de éste, según cual sea el importe de la inversión de conformidad con lo previsto en la legislación de Contratos del Estado. La decisión sobre la construcción de las nuevas obras se realizará previo informe de RENFE, y de acuerdo en su caso con los programas o planes a que se refiere el Capítulo II del Título I.

3. La construcción podrá realizarse, bien por el Ministerio de Transportes, Turismo, y Comunicaciones, con cargo a los presupuestos del Estado, por los procedimientos establecidos en la legislación de Obras Públicas y de Contratos del Estado, bien encomendado específicamente la misma a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles realizando la correspondiente aportación a sus presupuestos de inversiones.

SECCION TERCERA

Líneas que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada

Artículo 161

1. El establecimiento de nuevas líneas de ferrocarriles de transporte público que no hayan de formar parte de los servicios que unitariamente componen la Red Nacional Integrada, será decidido, de oficio o a instancia de los particulares interesados en la misma, por la Administración.

2. No procederá el establecimiento de las líneas a que se refiere el punto anterior, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la línea de que se trate suponga una duplicidad o una concurrencia innecesaria con otras líneas ya existentes.

b) Que la construcción y explotación no se plantee en términos económica y financieramente variables.

c) Que la línea haya de integrarse en la Red Nacional Integrada, en cuyo caso su establecimiento se llevará a cabo según lo previsto en la Sección anterior.

3. El establecimiento de las líneas podrá llevarse a cabo por la Administración según alguna de las dos siguientes modalidades:

a) Realizando la construcción con independencia de la explotación, según lo previsto en el punto 1 del artículo siguiente, y efectuando la explotación según lo establecido en los artículos 162, 163, 164 y concordantes.

b) Realizando la construcción conjuntamente con la explotación a través del sistema de gestión indirecta previsto en los artículos 165, 166 y concordantes.

Artículo 162

1. Cuando la Administración decida la construcción de la línea de que se trate, con independencia de la explotación según la modalidad prevista en el apartado a) del punto 3 del artículo anterior, podrá realizar dicha construcción a través de cualquiera de los procedimientos de gestión directa o indirecta legalmente previstos, y una vez realizada la construcción de la línea, la Administración podrá explotarla directamente según lo que se prevé en el punto 2 de este artículo, o bien indirectamente según lo establecido en los artículos 163 y 164.

2. Cuando se trate de líneas de la competencia de la Administración del Estado, en las que se decida la explotación pública directa de las mismas, ésta será llevada a cabo por la «Red Nacional de Ferrocarriles Españoles» o por la empresa «Ferrocarriles de Vía Estrecha» (FEVE), a la que se refiere el artículo 194. Las Comunidades Autónomas y en su caso otras Entidades Públicas competentes podrán asimismo encomendar, a través de los correspondientes convenios o contratos, a RENFE o FEVE, la construcción y/o explotación de las líneas de su competencia según lo previsto en el artículo 187.

Artículo 163

Cuando no se lleve a cabo la explotación pública directa prevista en el punto 2 del artículo anterior, la explotación de la línea previamente construida conforme a lo dispuesto en el punto 1 de dicho artículo, se llevará a cabo como regla general por la persona física o jurídica que obtenga la necesaria concesión administrativa que le habilite para la misma. No obstante, la Administración podrá decidir en todo caso, que la explotación se lleve a cabo a través de cualquiera de los restantes procedimientos de gestión de servicios públicos previstos en la legislación de contratación administrativa.

El plazo de las referidas concesiones de explotación no podrá ser superior a cincuenta años.

Artículo 164

1. El otorgamiento de la concesión administrativa de explotación, prevista en el artículo anterior, se llevará a cabo mediante concurso, al que podrán concurrir las personas físicas o jurídicas que reúnan las condiciones que reglamentariamente se determinen.

Servirá de base al referido concurso el Pliego de Con-

diciones aprobado por la Administración, en el cual se incluirán los servicios base que se hayan de prestar, la clase y características del material que se haya de aportar, las funciones de mantenimiento y conservación que se hayan de realizar, el canon concesional, que como compensación de los gastos de construcción en su caso haya de satisfacerse a la Administración, el plazo de duración, el régimen de apoyo público que en su caso se establezca, la fianza que haya de constituirse como garantía, y las demás circunstancias que configuren la prestación del servicio.

2. Serán de aplicación en el correspondiente concurso, y en la posterior prestación del servicio, análogas reglas a las establecidas en el punto 2 del artículo 72, y en los artículos 73 y 74 de esta Ley, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

Artículo 165

1. Cuando de conformidad con lo previsto en el apartado b) del punto 3 del artículo 161, la Administración decida bien de oficio, o a instancia de los particulares interesados, según lo que se determina en el punto 3 de este artículo, que la construcción y explotación de una línea ferroviaria se lleve a cabo conjuntamente, a través del procedimiento de gestión indirecta, convocará como regla general el oportuno concurso tendente a seleccionar la empresa a la que haya de otorgarse la concesión de construcción y explotación de la correspondiente línea.

2. No obstante el procedimiento común de carácter concesional previsto en el punto anterior, la Administración podrá acordar el realizar la construcción y explotación del servicio, a través de cualquiera de las demás formas de gestión previstas en la legislación de contratación administrativa.

3. Los particulares que pretendan la construcción y explotación de un ferrocarril de transporte público, dirigirán su solicitud al órgano administrativo competente, acompañándola de los documentos que hayan de servir de base al correspondiente proyecto, que expliciten los datos y circunstancias previstas en el artículo 156.

Artículo 166

1. Servirá de base al concurso al que se refiere el artículo anterior, el correspondiente Pliego de Condiciones en el que se explicitarán las condiciones contenidas en el Proyecto, así como aquellas otras referidas a la explotación previstas en el artículo 164.

2. En el referido concurso, y en la posterior construcción y explotación de la línea, serán de aplicación análogas reglas a las establecidas en el punto 3 del artículo 72 y en los artículos 73 y 74 de esta Ley, aplicándose en lo no previsto en éstas, la legislación de contratación administrativa y Obras Públicas; no obstante, cuando el establecimiento del servicio se lleve a cabo por iniciativa de los particulares según lo previsto en el punto 3 del artículo

anterior, la empresa que haya realizado la correspondiente iniciativa tendrá derecho de tanteo en el concurso a que se refiere el punto 1 de dicho artículo.

3. Las concesiones de construcción y explotación conjunta a que se refiere este artículo, se concederán por un plazo máximo de 99 años. Al finalizar el plazo de concesión, adquirirá el Ente concedente la línea concedida con todas sus dependencias, debiendo en su caso indemnizar al concesionario por el valor no amortizado de éstas.

Artículo 167

1. Las concesiones de construcción y explotación o únicamente de explotación se extinguirán cuando finalice el plazo para el que fueron otorgadas. No obstante, cuando el concesionario hubiera cumplido satisfactoriamente sus obligaciones, la Administración podrá decidir su renovación, realizando las modificaciones en las condiciones de prestación que resulten convenientes para el interés público.

2. Asimismo, las concesiones se extinguirán cuando la Administración acuerde el rescate o la caducidad de las mismas, o cuando se produzca la renuncia del concesionario.

El rescate únicamente podrá producirse por causas de interés público y dará lugar a la correspondiente indemnización al concesionario.

La caducidad procederá cuando se incumpla alguna de las condiciones esenciales de la concesión, y dará lugar a la pérdida de la fianza, y a la exigencia de las responsabilidades contractuales que correspondan. Dicha exigencia de responsabilidad contractual será asimismo de aplicación cuando se produzca la renuncia del concesionario.

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

Artículo 168

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

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

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

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

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

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

f) Los demás que reglamentariamente se determinen, a fin de asegurar la viabilidad y adecuada prestación del servicio.

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

3. Los concesionarios podrán realizar por sí, o a través de terceros mediante contrato, la utilización de los terrenos, instalaciones y dependencias de la línea para actividades diferentes a la del transporte pero complementarias o compatibles con ésta. La Administración podrá prohibir o condicionar dichas actividades cuando las mismas puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resulten contrarias al interés público.

4. Las empresas concesionarias podrán realizar, previa autorización de la Administración, las ampliaciones, construcción de ramales u otras modificaciones de la línea que no estén previstas en el título concesional y que resulten necesarias para una mejor prestación del servicio. Previa petición del concesionario, y siempre que la utilidad social de las líneas o el interés público lo justifiquen, la Administración podrá efectuar por sí misma, sufragar, o subvencionar, la realización de las actividades anteriormente citadas.

Artículo 169

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

a) Observar las normas que respecto al servicio, su calidad o seguridad, dicte la Administración.

b) Respetar los límites tarifarios establecidos.

c) Cumplir y hacer cumplir las normas de policía de ferrocarriles.

d) Facilitar el control e inspección de la Administración.

e) Cumplir las demás obligaciones generales que establezca la legislación vigente, así como las de carácter específico establecidas en el título concesional.

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

CAPITULO III

Los ferrocarriles de transporte privado

Artículo 170

1. Los ferrocarriles de transporte privado, deberán cumplir, en todo caso, análogas condiciones a las reguladas en el artículo 104 de esta Ley en relación con el transporte privado por carretera; en caso contrario, tendrán la consideración de ferrocarriles de transporte público, debiendo someterse al régimen jurídico de éstos.

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

Requisito previo para el otorgamiento de la citada autorización será la presentación de un Proyecto en el que habrán de incluirse como mínimo una Memoria explicativa con la descripción del trazado, un plano general y perfil también general, las obras que hayan de realizarse y el presupuesto de las mismas.

3. Reglamentariamente se establecerá un régimen de carácter flexible en relación con la construcción y explotación de los apartaderos de titularidad privada que sirvan para complementar ferrocarriles de transporte público.

Artículo 171

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

CAPITULO IV

Policía de ferrocarriles

SECCION PRIMERA

Limitaciones generales

Artículo 172

1. Son aplicables a los ferrocarriles las normas y disposiciones relativas al uso y defensa de las carreteras que tengan por objeto:

a) La conservación de la vía, sus elementos, obras de fábrica e instalaciones de cualquier clase necesarias para la explotación.

b) Las limitaciones impuestas a las heredades inmediatas según sean zonas de dominio público, servidumbre o afectación, que se extenderán a una distancia de 20 metros a cada lado de la vía, contados a partir del correspondiente carril exterior.

c) Las prohibiciones que tiendan a evitar toda clase de daño o deterioro de las vías o riesgo o peligro para las personas.

d) Las prohibiciones necesarias para no interrumpir el libre tránsito.

Salvo indicación expresa consignada reglamentariamente o en el título concesional, los ferrocarriles se asimilan a estos efectos al régimen que rija para las autovías.

2. No obstante la aplicabilidad general del régimen relativo a las carreteras previsto en el punto anterior, cuando la especificidad del transporte ferroviario así lo haga necesario, podrán establecerse reglamentariamente las modificaciones o adiciones que resulten precisas al referido régimen de carreteras, con el fin de adaptarle a la especial naturaleza o a las diferentes necesidades del transporte ferroviario.

Artículo 173

Salvo autorización otorgada expresamente para ello, no podrá en ningún caso realizarse la entrada y tránsito de personas, por las vías férreas, habiendo de producirse el cruce de las mismas por los lugares determinados al efecto y con las limitaciones o condiciones que en relación con su utilización se establezcan.

Queda asimismo prohibido lanzar o depositar objetos en cualquier punto de la vía y sus aledaños e instalaciones anejas, o al paso de los trenes, y en general cualquier acto que pueda representar peligro para la seguridad del ferrocarril, sus usuarios, medios e instalaciones de todo tipo.

Artículo 174

1. Los particulares que pretendan construir o reedificar en la zona de servidumbre o afectación a que se refiere el apartado b) del artículo 172, así como realizar obras u otras actividades que hayan de atravesar la vía, o que impliquen alguna servidumbre o limitación sobre el ferrocarril, sus terrenos, instalaciones o dependencias deberán obtener previamente la conformidad de la empresa titular de la línea, la cual podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate. Si no obtuvieran dicha conformidad, los particulares podrán en todo caso reiterar la correspondiente petición ante la Administración, la cual sólo concederá la oportuna autorización cuando se justifique no existir riesgo de que se produzcan consecuencias desfavorables en la prestación del servicio.

2. No obstante lo previsto en el punto anterior, la Administración podrá en todo caso prohibir o condicionar

el ejercicio de las obras o actividades a que se refiere dicho punto aun mediando la conformidad del concesionario, cuando las mismas puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resulten contrarias al interés público, cabiendo contra la decisión adoptada los recursos administrativos y jurisdiccionales legalmente previstos, tanto por parte de los particulares como del concesionario.

Artículo 175

1. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos anteriores de esta Sección podrá ser sancionado por la Administración con multa de hasta 300.000 pesetas.

2. Se regirán por las normas del Código Penal, y en su caso, por las leyes penales especiales, cuantas acciones y omisiones vayan encaminadas a causar daños a las personas o cosas mediante descarrilamientos, interceptaciones de vía, incendios, robos, hurtos, estafas, daños en el material o mercancías, sabotajes, y demás actos de índole dolosa dirigidos contra el ferrocarril, sus agentes o sus instalaciones.

Asimismo se regirán por la legislación penal los daños a las personas o cosas que se ocasionen por las personas al servicio del ferrocarril o extraños al mismo a consecuencia de imprudencias o negligencias punibles sin perjuicio de las responsabilidades que sean exigibles de conformidad con las normas civiles administrativas y laborales.

SECCION SEGUNDA

Disposiciones específicas sobre concesionarios y usuarios

Artículo 176

1. La Administración establecerá las normas técnicas y comerciales de carácter general, a las que hayan de sujetarse la gestión y explotación de los ferrocarriles, debiendo salvaguardarse en las mismas la seguridad de los usuarios y sus intereses.

Asimismo, la Administración podrá establecer contratos tipo, en los que se establezcan de forma genérica los derechos y deberes recíprocos de los concesionarios del ferrocarril y de los usuarios.

2. La Administración ejercerá de conformidad con lo previsto en el Capítulo VI del Título I, en la forma que en cada caso resulte más adecuada, la inspección de los servicios ferroviarios, a fin de asegurar tanto la seguridad y eficacia en su realización, como el cumplimiento por los concesionarios y los usuarios de las normas que les afectan y las obligaciones que les correspondan.

Artículo 177

1. Los titulares de concesiones o autorizaciones de transporte ferroviario que incumplan las condiciones esenciales de la concesión o autorización, o realicen infracciones de las normas aplicables a los ferrocarriles que supongan un riesgo para la seguridad pública, o impliquen un perjuicio de consideración para los usuarios, podrán ser sancionados con multas de hasta 1.000.000 de pesetas, pudiendo asimismo acordarse la caducidad de la concesión o autorización.

La determinación de las condiciones esenciales de la concesión o autorización se realizarán siguiendo análogas reglas a las establecidas en el apartado c) del artículo 145.

2. El incumplimiento de las condiciones de la correspondiente concesión o autorización, o de las normas reguladoras del transporte ferroviario, cuando no se den las circunstancias previstas en el punto anterior, podrá ser sancionada con multa de hasta 300.000 pesetas.

Artículo 178

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

2. El incumplimiento de las condiciones y obligaciones a que se refiere el punto anterior podrá ser sancionada con multa de hasta 150.000 pesetas.

Artículo 179

Serán de aplicación en relación con la responsabilidad por infracción de las normas reguladoras del transporte ferroviario, las normas establecidas en el artículo 142 de esta Ley.

Artículo 180

1. La Administración podrá encomendar a las empresas titulares de líneas de ferrocarriles el ejercicio de las funciones de policía previstas en esta Ley, cuya naturaleza no implique un ejercicio directo de las mismas.

2. Los empleados de las empresas ferroviarias tendrán en el ejercicio de las funciones a que se refiere el punto anterior, la consideración de Agentes de la Autoridad.

CAPITULO V

La Red Nacional de los ferrocarriles Españoles

Artículo 181

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, abre-

viadamente RENFE, creada por la Ley de Bases de 24 de enero de 1941, es una entidad con personalidad de derecho público que actúa en régimen de empresa mercantil con sometimiento al Ordenamiento jurídico-privado, teniendo la consideración de Sociedad Estatal de la clase prevista en el apartado b) del artículo 6.1 de la Ley General Presupuestaria, y estando sometida a los preceptos de dicha Ley y a los de la presente, así como a los de las disposiciones complementarias de ambas.

RENFE tiene personalidad jurídica independiente de la del Estado, y plena capacidad para el desarrollo de sus fines, estando adscrita al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Artículo 182

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

a) Explotar los ferrocarriles comprendidos en la «Red Nacional Integrada» definida en el artículo 159.

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

c) Explotar, en su caso, los ferrocarriles de competencia de las Comunidades Autónomas, o de los Ayuntamientos, cuando dichas Entidades le encomienden dicha gestión conforme a lo previsto en el artículo 187.

d) Realizar la construcción de nuevas líneas ferroviarias que les sea encomendada por el Estado, y, en su caso, conforme a lo previsto en el artículo 187 por las Comunidades Autónomas o por los Ayuntamientos.

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

Asimismo, podrá efectuar cuantas actividades comerciales e industriales estén relacionadas con dichas funciones principales, incluso mediante la realización o participación en otros negocios, sociedades o empresas.

3. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en aplicación de las directrices fijadas por el Gobierno conforme al artículo 183, establecerá las condiciones básicas de prestación de los servicios ferroviarios que haya de explotar RENFE. Esta asumirá su gestión con autonomía de actuación, que será todo lo amplia que permita la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales y la seguridad de los usuarios.

Cuando RENFE pretenda el cierre de algún servicio, o la modificación de alguna otra condición básica de la explotación, en relación con la cual ello esté reglamentariamente previsto, deberá recabar la oportuna autorización de la Administración, que se entenderá otorgada si en el plazo de un mes no se realiza la denegación de la misma,

o se inicia el procedimiento tendente a verificar su conveniencia, comunicándose a RENFE dicha iniciación a efectos de suspender la aplicación de la medida propuesta.

Artículo 183

Corresponde al Gobierno de conformidad con las reglas y principios establecidos en esta Ley aprobar el Estatuto de RENFE.

Asimismo el Gobierno establecerá las directrices básicas de la actuación de RENFE en el marco de la política de ordenación y coordinación de los diversos modos de transporte, señalando los objetivos y fines a conseguir y determinando los niveles de inversión y proponiendo la cuantía de las aportaciones económicas del Estado a RENFE, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley presupuestaria.

Las referidas actuaciones gubernativas se plasmarán a través de contratos-programa u otras fórmulas de planificación de objetivos, que contemplen los resultados de la gestión efectuada por RENFE y vinculen el apoyo financiero que, en su caso, haya de realizarse a su favor, a la eficacia en dicha gestión.

Artículo 184

La estructura organizativa básica de RENFE, sus órganos superiores de Dirección y las funciones de los mismos, serán objeto de regulación en el correspondiente Estatuto, que deberá aprobar el Gobierno.

Artículo 185

1. Serán aplicables a RENFE, con las adaptaciones derivadas de su carácter de empresa pública encargada de la gestión directa de un servicio público, y las excepciones previstas en el presente Capítulo, las normas establecidas en los artículos 168 y 169.

2. En la atribución a RENFE de la gestión de los servicios ferroviarios de su competencia, se entenderán implícitamente otorgadas todas las autorizaciones, permisos o licencias administrativas precisas o convenientes para las obras de conservación y entretenimiento de sus líneas e instalaciones y demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación ferroviaria.

Respecto a las nuevas obras de RENFE, se requerirá la oportuna licencia de la Autoridad competente, cuando las mismas afecten a los planes urbanísticos o a las disposiciones sobre establecimientos incómodos, insalubres, nocivos o peligrosos. Se entenderá otorgada la licencia si la Administración no contestare a la solicitud de RENFE en el plazo de un mes.

Podrán, sin embargo, realizarse las obras de forma inmediata cuando por razones de seguridad u otras causas graves, las mismas resulten inaplazables.

3. Cuando fuera precisa o conveniente la instalación o ampliación de redes propias de comunicación telefónica, radio-telefónica o radio-telegráfica, o de otros medios de telecomunicación, siempre que estén afectas al tráfico ferroviario, RENFE, ajustándose a los planes y normas técnicas establecidas al efecto, estará facultada para su establecimiento, previa autorización administrativa expresa para su instalación, o tácita por el transcurso de un mes desde su solicitud.

4. La realización por RENFE de las actividades previstas en el punto 4 del artículo 168, no requerirá como regla general la previa autorización de la Administración. Esto no obstante, la Administración podrá prohibir o condicionar dichas actividades cuando las mismas puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resulten contrarias al interés público.

5. Serán, en todo caso, de aplicación a RENFE, las disposiciones del artículo 174 relativas a las actuaciones de los particulares, que afecten a la línea ferroviaria, a sus instalaciones o dependencias o a su zona de servidumbre. No obstante, si RENFE no diera su conformidad a dichas actividades, y realizada por los particulares la correspondiente petición al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones éste autorizase las mismas, no cabrá la interposición por parte de RENFE de recurso alguno.

6. El Gobierno podrá extender a otras Compañías Ferroviarias de forma total o parcial, el régimen especial establecido en este artículo para RENFE.

Artículo 186

1. Se entenderán comprendidas en la gestión encomendada a RENFE, no sólo las actividades de prestación o explotación del servicio, sino también las de construcción o equipamiento de líneas o instalaciones conforme a lo dispuesto en el artículo 182 y las de mantenimiento, conservación y reparación de las mismas.

2. La construcción o equipamiento de nuevas líneas o instalaciones ferroviarias por parte de RENFE con cargo a sus presupuestos de inversiones o capital, así como su renovación, mejora o gran reparación, requerirá la previa inclusión de las mismas en los Planes ferroviarios que se formulen conforme al artículo 15 y, en todo caso, en el programa de actuación, inversiones y financiación que apruebe el Gobierno. En casos de urgencia, y en los supuestos que reglamentariamente se determinen, bastará la comunicación al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de las obras ejecutadas o el equipamiento efectuado.

Las actividades de construcción y equipamiento previstas en este punto se realizarán, en todo caso, con independencia presupuestaria y funcional de las de explotación de los servicios.

3. Cuando las obras se efectúen por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, dicho Departamento podrá encomendar a RENFE la dirección de las obras, realizándose la construcción de conformidad con lo pre-

visto en la legislación de Obras Públicas y de Contratos del Estado.

Artículo 187

La construcción así como la explotación de líneas ferroviarias de la competencia de las Comunidades Autónomas o de los Ayuntamientos prevista en el apartado d) del punto 1 del artículo 182, únicamente procederá cuando RENFE llegue a un acuerdo con dichas Entidades y suscriba con las mismas el correspondiente convenio, previa autorización del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Artículo 188

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

A dicho efecto, RENFE presentará anualmente al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para su elevación al Gobierno, conforme a lo previsto en la Ley General Presupuestaria, sus presupuestos de explotación y capital, así como los correspondientes programas de actuación, inversiones y financiación.

2. Se compensarán a RENFE, mediante subvención específica, con separación de la subvención compensatoria del déficit de explotación, los gastos que figuren incluidos en normalización de cuentas y los inherentes al cumplimiento de obligaciones de servicio público.

Las subvenciones se realizarán de acuerdo con las previsiones de los contratos-programa que, en su caso, se formalicen y de acuerdo con las directrices del Gobierno tendientes a asegurar la eficacia de la gestión.

Artículo 189

RENFE establecerá las tarifas de los servicios cuya explotación le corresponda dentro de los límites establecidos, en su caso, por la Administración, estando la intervención de ésta sometida al cumplimiento de las obligaciones incluidas en los Convenios o Tratados Internacionales suscritos por España.

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

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

Artículo 190

1. Son patrimonio del Estado, sujeto a las normas por las que aquél se rige, los bienes de las compañías conce-

sionarias de ferrocarriles que no fueron objeto de rescate por la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y del Transporte por Carretera, de 24 de enero de 1941, y a los que se refieren las Leyes de 27 de febrero y de 13 de marzo de 1943.

2. Los demás bienes no incluidos en el párrafo anterior constituyen el patrimonio de RENFE. Dichos bienes, en cuanto fueren necesarios para la prestación del servicio ferroviario, gozarán de la protección de que disfrutaban los del Estado según las leyes. Para realizar RENFE actos de disposición sobre bienes inmuebles, con excepción de los adquiridos en régimen de Derecho Privado, serán necesarias las mismas autorizaciones que para los bienes del Patrimonio del Estado se establezcan en su Ley Reguladora.

3. El Gobierno dictará las normas para la actualización del inventario de RENFE y la clasificación jurídica de los bienes que lo constituyen.

Artículo 191

Las relaciones de RENFE con su personal se regirán por el derecho laboral. Serán no obstante de aplicación en relación con dicho personal, las normas especiales que la legislación de Incompatibilidades, la de Procedimiento Laboral u otras vigentes que resulten de aplicación establezcan.

Artículo 192

Sin perjuicio del control general de su actuación previsto en el artículo siguiente, la prestación por parte de RENFE de los servicios que les corresponde explotar, en las condiciones legalmente prescritas, se garantizará mediante la inspección de tales servicios, que se realizará conforme a lo dispuesto en el Capítulo VI del Título I.

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

Artículo 193

1. El control técnico y de eficacia de la gestión que de conformidad con lo previsto en los artículos anteriores ha de llevar a cabo RENFE, se realizará por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones básicamente a través de los siguientes procedimientos:

a) Mediante su intervención en el procedimiento de aprobación de los presupuestos de explotación y capital, y en el Programa de actuación, Inversiones y financiación de RENFE.

b) Realizándose directamente por la Administración, o por medio de empresas privadas, las auditorías o controles financieros y de gestión que resulten necesarios.

c) A través de las actuaciones inspectoras sobre la prestación de los servicios a que se refiere el artículo anterior.

d) A través de la comunicación que realizará RENFE de los datos y acuerdos relativos a las cuestiones que con carácter general se determinen, pudiendo en todo caso la Administración requerir los datos y documentación que estime necesarios, y realizar directamente el examen de la contabilidad u otros aspectos de la gestión, cuando lo considere conveniente.

2. El incumplimiento por parte de RENFE de las normas reguladoras de los servicios que le corresponde explotar, la desviación de los fines y objetivos señalados, la posible ineficacia en la gestión y en general el incumplimiento de las normas, pautas y directrices que le afecten dará lugar a la correspondiente investigación tendente a deslindar las responsabilidades personales que en relación con los mismos pudieran existir y a la adopción en relación con los posibles responsables de las medidas que resulten procedentes.

La adopción de las medidas a que se refiere este punto, se llevará a cabo por los órganos administrativos que en cada caso corresponda, o por la propia RENFE, que podrá decidir las por propia iniciativa, o siguiendo las instrucciones de la Administración.

En todo caso, en las normas de cualquier tipo que regulen las relaciones entre RENFE y su personal, deberá preverse la posibilidad de realizar las actuaciones previstas en este punto.

3. El control presupuestario y financiero de RENFE se realizará de conformidad con el régimen establecido en la Ley General Presupuestaria y en sus disposiciones de desarrollo en relación con las Sociedades Estatales.

Artículo 194

Las disposiciones del presente Capítulo serán de aplicación a la Sociedad Estatal «Ferrocarriles de Vía Estrecha», con las adaptaciones que en su caso se establezcan por vía reglamentaria, en atención a su específica naturaleza y a las especiales circunstancias de los servicios que explota.

TITULO VII

DELEGACION DE FACULTADES DEL ESTADO EN LAS COMUNIDADES AUTONOMAS EN RELACION CON LOS TRANSPORTES POR CARRETERA Y POR CABLE

Artículo 195

Se regirá por lo dispuesto en este Título, cuyos preceptos tendrán carácter de Ley Orgánica, la delegación de

competencias estatales a las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable. La aplicación efectiva del régimen de delegaciones previsto en esta Ley se producirá a partir del cumplimiento de las previsiones sobre transferencia de medios personales, presupuestarios y patrimoniales reguladas en el artículo 212, aplicándose hasta entonces el régimen de delegaciones actualmente vigente.

La regulación contenida en el presente Título no afectará a las funciones ya transferidas a las Comunidades Autónomas.

CAPITULO I

Delegación de facultades de gestión de los servicios y actividades de transporte

SECCION PRIMERA

Delegación de facultades en materia de transportes públicos regulares

Artículo 196

1. Respecto a los tráficos internos, que a continuación se definen, comprendidos en líneas regulares de viajeros, cuyo itinerario discurra por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, se delegan en la Comunidad Autónoma en cuyo ámbito se realizan dichos tráficos, las siguientes facultades:

A) Autorizar, con posterioridad a la inauguración de los servicios objeto de la concesión, el establecimiento o supresión de tráficos internos.

B) Autorizar las modificaciones de calendario, horario u otras condiciones de prestación del tráfico interno.

C) Autorizar las ampliaciones, disminuciones o variaciones de recorrido en el tráfico interno, siempre dentro del itinerario concesional y sin exceder el ámbito territorial de la Comunidad.

2. A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior se entenderán por «tráficos internos» aquellas expediciones o servicios parciales, de una línea de transporte público regular, que explotan con calendario y en su caso horario propio, tramos fragmentarios de la línea matriz y se encuentran íntegramente comprendidos en el ámbito territorial de una Comunidad Autónoma.

Artículo 197

1. Respecto a los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general, cuyo itinerario discurra por el ámbito de más de una Comunidad Autónoma, se delegan en las Comunidades Autónomas por las que discurra

o vaya a discurrir el itinerario que en cada caso corresponda, las facultades de tramitación y, en su caso, propuesta de resolución correspondientes a aquellas actuaciones que por su naturaleza deban ser realizadas con carácter local, en los siguiente asuntos:

- a) Establecimiento, proyecto de prestación y adjudicación de nuevos servicios.
- b) Unificaciones o fusiones de servicios.
- c) Utilización del mismo material móvil en varias concesiones diferentes.
- d) Hijuelas o prolongaciones.
- e) Transmisión de las concesiones y autorizaciones.
- f) Establecimiento, con posterioridad a la inauguración del servicio o modificación de expediciones o servicios parciales que no constituyen tráfico interno de una Comunidad.
- g) Modificaciones de calendario, horario, vehículos o instalaciones afectas u otras condiciones de prestación del servicio.
- h) Rescate y declaración de caducidad de las concesiones cualquiera que sea la causa en que se fundamente.
- i) Intervención de los servicios regulares prestados mediante concesión en los casos y con los requisitos exigidos por esta Ley.
- j) Cuantas actuaciones gestoras de carácter ejecutivo sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el Estado.

2. El Estado se reserva, en todos los asuntos incluidos en el punto anterior, las facultades de tramitación correspondientes a aquellas actuaciones que se refieran o sean inherentes a intereses nacionales, o a intereses comarcales que excedan el ámbito de cada una de las Comunidades afectadas y, en todo caso, la resolución de los mismos.

3. Respecto a los servicios regulares de viajeros, de uso especial, se delega en las Comunidades Autónomas en la que están situados los centros de actividad que motiven el establecimiento del transporte, el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, así como las funciones generales de gestión administrativa sobre la prestación de los servicios. Dichas funciones se realizarán con sujeción a las reglas y normas, incluso tarifarias, establecidas por el Estado en relación con dichos servicios.

Artículo 198

1. Respecto de aquellos servicios de transporte público regular de viajeros, cuyo itinerario discorra predominantemente por el territorio de una sola Comunidad Autónoma, aun cuando una parte exceda del mismo, se delegan en dicha Comunidad todas las facultades de gestión administrativa del servicio, incluyendo las que en casos ordinarios se reserva el Estado, conforme a lo previsto en el artículo 197.2 siempre que concurran conjuntamente las siguientes circunstancias:

- a) Que el tráfico de la línea se produzca o se prevea

en su práctica totalidad en el territorio de la Comunidad de que se trate, teniendo un carácter puramente residual el que se produzca o se prevea en el tramo situado fuera de dicho territorio.

- b) Que el tráfico existente o previsible en el tramo exterior no implique un interés relevante para la adecuada ordenación del transporte en la Comunidad Autónoma vecina a la que dicho tramo pertenezca.

2. La apreciación de las circunstancias señaladas en el punto anterior se efectuará individualmente por el Gobierno, previa audiencia de la Comunidad Autónoma vecina.

La delegación prevista en este artículo no será efectiva hasta tanto el Gobierno no se pronuncie favorablemente en cuanto a la concurrencia de dichas circunstancias en cada caso.

SECCION SEGUNDA

Delegación de facultades en materia de transportes públicos discrecionales

Artículo 199

Respecto a los servicios de transporte público discrecional de viajeros, mercancías o mixtos, prestados al amparo de autorizaciones cuyo ámbito territorial exceda del de una Comunidad Autónoma, ya se lleven a cabo, en cada caso concreto, dentro del ámbito de la referida Comunidad, o excediendo del mismo, se delegan en la Comunidad Autónoma que resulte competente con arreglo a las normas que se establecen en el artículo siguiente las siguientes funciones:

- a) El otorgamiento de autorizaciones para la prestación de dichos servicios.
- b) La convalidación de la transmisión de las autorizaciones mediante la correspondiente novación subjetiva.
- c) El visado periódico de las autorizaciones.
- d) El establecimiento en su caso de tarifas de referencia, así como de tarifas obligatorias de carácter máximo en cuanto a los tráficos, de corto recorrido, que se efectúen íntegramente dentro del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, al amparo de las autorizaciones a que se refiere este artículo, siempre que el Estado no haya establecido con carácter general en relación con las mismas tarifas máximas obligatorias.
- Asimismo, en relación con los servicios de transporte público de viajeros en vehículos de menos de diez plazas incluido el conductor, se delega la fijación de las correspondientes tarifas, dentro de los límites establecidos por la Administración de transportes del Estado.
- e) La revocación o condicionamiento de las autorizaciones.
- f) El establecimiento de prestación de servicios mínimos, previsto en el artículo 96.

Artículo 200

El ejercicio de las funciones a que se refiere el artículo anterior corresponderá:

a) En los supuestos de autorizaciones que hacen referencia a un vehículo determinado: a la Comunidad Autónoma en cuyo territorio esté fijado el lugar de residencia del vehículo.

b) En los supuestos de autorizaciones que no hacen referencia a un vehículo determinado: a cada una de las Comunidades Autónomas en cuyo territorio esté el domicilio de la sede central de la empresa, o el de alguna de sus sucursales, al que vaya a estar referida la autorización. Cuando se trate de autorizaciones otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 1 del artículo 94, el ejercicio de las funciones a que se refiere este artículo corresponderá únicamente a la Comunidad Autónoma en la que esté domiciliada la sede central de la empresa.

SECCION TERCERA

Delegación de facultades en materia de transportes privados

Artículo 201

Respecto de los transportes privados que discurran por el territorio de varias Comunidades Autónomas, se delega en la Comunidad Autónoma en cuyo territorio esté residenciado el vehículo, el otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere el artículo 105 y en general cuantas actuaciones gestoras de carácter ejecutivo prevea la presente Ley o las normas estatales de desarrollo de la misma.

SECCION CUARTA

Delegación de facultades en materia de actividades auxiliares y complementarias del transporte

Artículo 202

1. Las Comunidades Autónomas ejercerán por delegación del Estado respecto de las actividades de agencia de transportes, centros de información y distribución de cargas, almacenaje y distribución, transitarios y arrendamiento de vehículos, regulados en esta Ley, y cuya competencia corresponda al Estado, las siguientes facultades:

a) La autorización para la apertura de la agencia o el

ejercicio de la actividad, así como la revocación de la misma cuando proceda.

b) La autorización para la transmisión del título habilitante para ejercer la actividad siempre que no conlleve el traslado del domicilio a otra Comunidad Autónoma.

c) La autorización del traslado de domicilio dentro del ámbito territorial de la Comunidad.

d) La expedición de la autorización de traslado de agencias constituidas al amparo de autorizaciones otorgadas por el Estado u otra Comunidad Autónoma o de apertura de sucursales de las mismas, cuando proceda.

f) Cuantas actuaciones gestoras de carácter ejecutivo sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el Estado.

2. El ejercicio de las funciones a que se refiere el punto anterior corresponderá a la Comunidad Autónoma en cuyo ámbito territorial vaya a domiciliar su actividad el solicitante o se encuentre domiciliado el intermediario, o auxiliar del transporte, según los casos.

3. La delegación regulada en este artículo, se entenderá sin perjuicio de las competencias que en su caso correspondan a las Comunidades Autónomas sobre las materias a que se refiere la misma.

SECCION QUINTA

Delegación de facultades en materia de transportes por cable

Artículo 203

En relación con los transportes realizados en teleféricos, u otros medios en los que la tracción se haga por cable y no exista camino de rodadura fijo de competencia del Estado, se delegan en la correspondiente Comunidad Autónoma análogas funciones a las previstas en el artículo 196 en relación con los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera.

La delegación se entenderá producida en la Comunidad Autónoma por la que discurra la mayor parte del recorrido del transporte, salvo que se trate de transportes complementarios de estaciones de invierno o esquí, en cuyo caso la delegación corresponderá a la Comunidad Autónoma que ostente la competencia sobre la estación o sobre la mayor parte de sus instalaciones.

CAPITULO II

Delegación de facultades en materia de inspección y sanciones

Artículo 204

1. Cada una de las Comunidades Autónomas ejercerá,

por delegación del Estado, la inspección de los servicios y demás actividades de transporte de competencia de aquél, por carretera y por cable que se desarrollen dentro de su ámbito territorial, así como las facultades sancionadoras sobre las infracciones que, en la prestación de los referidos servicios y actividades, se produzcan dentro de dicho ámbito, independientemente de que los referidos servicios y actividades hayan sido objeto o no de delegación, y de que esta delegación lo sea en su favor o en el de otra Comunidad Autónoma.

No son objeto de delegación las funciones de vigilancia del transporte atribuidas a la Guardia Civil, a las que se refiere el punto 5 del artículo 32.

2. El ejercicio de la función sancionadora llevará implícito el de la incoación, tramitación y resolución de los correspondientes procedimientos, e incluirá la adopción de medidas provisionales de aseguramiento en los casos, y con los requisitos previstos en la legislación vigente.

Sin embargo, en los casos en que en el expediente sancionador se proponga la retirada definitiva de la autorización administrativa para la prestación del servicio o la realización de la actividad, así como si se propusiere la incoación de expediente de caducidad de la concesión, la Comunidad Autónoma instructora tendrá únicamente facultad de propuesta, en cuanto a dichas medidas, debiendo remitir el asunto a tal efecto, a resolución del Estado.

Cuando en el expediente sancionador se proponga el precintado del vehículo, si éste no estuviera residenciado en la Comunidad Autónoma de que se trate, la propuesta sobre dicho precintado deberá ser sometida a la decisión del Estado al cual le corresponderá dictar y en su caso ejecutar la correspondiente resolución.

3. Las facultades delegadas a que se refieren los puntos anteriores no obstarán para que la Administración del Estado acuerde, eventualmente, realizar directamente las inspecciones que estime necesarias; en este caso, si las referidas actuaciones inspectoras justificasen la iniciación del correspondiente procedimiento sancionador, corresponderán asimismo al Estado las facultades para la incoación, tramitación y resolución de dicho procedimiento.

Artículo 205

1. Las sanciones que, en el ejercicio de sus facultades delegadas, impongan las Comunidades Autónomas serán notificadas por éstas en el plazo de treinta días al Registro Central de Infracciones y Sanciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

2. En igual plazo el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones anotará en el citado Registro Central y notificará a la Comunidad Autónoma a la que corresponda ejercer por delegación del Estado las funciones que se determinan en el artículo anterior, las sanciones que imponga sobre los correspondientes servicios y actividades de transporte en ejercicio de las facultades que a aquel reserva el punto 3 de dicho artículo.

CAPITULO III

Delegación de facultades en materia de arbitraje

Artículo 206

Se delegan en las Comunidades Autónomas en las que las mismas hayan de estar radicadas, las funciones que la presente Ley atribuye a las Juntas Arbitrales del Transporte. A estos efectos, el funcionamiento de las referidas Juntas dentro de las correspondientes Comunidades Autónomas, se realizará respetando la organización, funciones y régimen jurídico establecidos en esta Ley y en sus normas de desarrollo.

CAPITULO IV

Delegación de funciones en relación con la capacitación profesional para el transporte y para las actividades auxiliares y complementarias del mismo

Artículo 207

1. Se delega en las Comunidades Autónomas la facultad de convocar y realizar pruebas de capacitación profesional para la realización del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo.

2. El Estado podrá, asimismo, realizar directamente las funciones a que se refiere el punto anterior, así como participar en las mismas cuando sean realizadas por las Comunidades Autónomas, debiendo éstas, en todo caso, adecuarse a los programas, criterios de formación y evaluación, y reglas generales que establezca el Estado.

CAPITULO V

Normas generales de la delegación

Artículo 208

Como facultad accesoria de las anteriormente reseñadas, el Estado delega en las Comunidades Autónomas la potestad normativa de ejecución o desarrollo de las normas estatales reguladoras de las materias objeto de delegación, siempre que dichas normas prevean expresamente dicha ejecución o desarrollo por las Comunidades Autónomas.

Dicha potestad normativa habrá de ejercerse, en todo caso, respetando las normas promulgadas por el Estado, y los criterios de aplicación establecidos por éste.

Artículo 209

El otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios de transporte público discrecional y para la realización de actividades complementarias o auxiliares del transporte, que atribuyen los artículos 199 y 202 a las Comunidades Autónomas como facultad delegada, se acomodará a los cupos, contingentes y demás limitaciones que con carácter general establezca en su caso el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Artículo 210

1. El ejercicio de las facultades delegadas a que se refiere el presente Título estará sujeto a las normas del Estado, que conservará, en todo caso, la función legislativa y la potestad reglamentaria sobre las materias objeto de delegación, y a lo que dispongan los programas o planes generales o sectoriales del Estado.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de los órganos en cada caso competentes, podrá establecer criterios de aplicación relativos al ejercicio de las funciones delegadas, por parte de las Comunidades Autónomas, debiendo éstas respetarlos.

3. Las Comunidades Autónomas utilizarán en las actuaciones administrativas que deriven de facultades delegadas, así como en la expedición material de los títulos habilitantes los documentos normalizados que tenga establecidos o, en su caso, establezca el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

4. Las Comunidades Autónomas facilitarán a los órganos competentes de la Administración del Estado cuanto información les solicite éste sobre el ejercicio de las facultades delegadas y sobre la gestión de las materias objeto de la delegación, debiendo comunicar a los mismos, en todo caso, el establecimiento y supresión de servicios de transporte, así como del otorgamiento o cancelación, cualquiera que fuese su causa, de los títulos habilitantes para la prestación de aquéllos o complementarias del transporte, y en general, salvo cuando los órganos administrativos del estado competentes no lo juzguen necesario, las resoluciones adoptadas en relación con los recursos administrativos suscitados en las materias objeto de delegación.

Artículo 211

La delegación efectuada por la presente Ley en materia tarifaria se ciñe a las facultades de la Administración de Transportes, y no comprende las funciones que corresponden o puedan corresponder al Estado en virtud de la legislación general sobre el control de precios, las cuales no son objeto de delegación.

Artículo 212

1. Por la correspondiente Comisión Mixta de Transferencias se determinarán, en la forma reglamentariamente establecida, los medios personales, presupuestarios y patrimoniales que ha de ponerse a disposición de las respectivas Comunidades Autónomas para el ejercicio de las funciones delegadas, sometiendo la oportuna propuesta a la aprobación del Consejo de Ministros.

2. Los medios personales, presupuestarios y patrimoniales objeto de traspaso, a los que se refiere el punto anterior, serán aquellos correspondientes a la Administración periférica del Estado, que hasta el momento de la delegación estuvieran específicamente destinados a la gestión de los transportes terrestres, debiendo quedar suprimido mientras dicha delegación se mantenga, cualquier órgano de gestión específica del transporte terrestre que pudiera existir dentro de la Administración periférica del Estado, excepto, en sus caso, en las provincias fronterizas con Estados extranjeros, los necesarios para realizar las funciones administrativas precisas en relación con el transporte internacional.

Artículo 213

1. En caso de incumplimiento reiterado por parte de una Comunidad Autónoma, de las disposiciones del presente Título de las normas y disposiciones del Estado que se refieran a las materias objeto de delegación, o de las instrucciones y directrices a las que se refiere el artículo 210, el Gobierno advertirá formalmente de ello a la Comunidad y si ésta mantuviera su actitud, el Gobierno, transcurridos tres meses desde aquella advertencia, podrá, previo informe del Consejo de Estado, dar cuenta de dicho incumplimiento a las Cortes Generales. Si en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la comunicación del incumplimiento las Cortes no declarasen expresamente la subsistencia de la delegación, ésta habrá de considerarse revocada a partir de la finalización del referido plazo.

Asimismo, cuando el interés público general del Estado así lo reclame, o alguna Comunidad Autónoma adopte decisiones contrarias a dicho interés general, el Gobierno, previo informe del Consejo de Estado, pondrá en conocimiento de las Cortes Generales la conveniencia de dejar sin efecto la Delegación. Esta se considerará revocada a partir de los dos meses siguientes, si en el citado plazo las Cortes no declarasen expresamente la subsistencia de la misma.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior se entenderá sin perjuicio de las demás formas de control previstas en la Constitución y en las Leyes.

Artículo 214

Sin perjuicio de la adopción de las medidas previstas en el artículo anterior, cuando el Ministerio de Transportes

tes, Turismo y Comunicaciones estimase que los actos o normas de las Comunidades Autónomas en el ejercicio de funciones delegadas han sido dictadas vulnerando las normas, disposiciones o instrucciones estatales en relación con los mismos, podrá recurrir directamente en el plazo de dos meses contra dichos actos o normas ante la jurisdicción Contencioso Administrativa, en base a la referida vulneración jurídica. La interposición del correspondiente recurso, en caso de solicitarlo así el órgano que lo realice, suspenderá la ejecución o la eficacia del acto o norma impugnada.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

1. En el plazo de un año a partir de la publicación de la presente Ley se procederá por el Gobierno a la creación de la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (ENATCAR), la cual revestirá la forma de Sociedad Estatal de las previstas en el apartado b) del punto 1 del artículo 6.º de la Ley General Presupuestaria.

2. El Estatuto de ENATCAR será aprobado por el Gobierno, y su dependencia orgánica y control se producirá en relación con el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a través de la Dirección General de Transportes Terrestres.

3. ENATCAR asumirá desde su constitución la titularidad de la totalidad de las concesiones y autorizaciones de servicios regulares permanentes de uso general o especial o temporales de transporte por carretera, de las que en ese momento sean titulares la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), así como la totalidad de los medios materiales y personales propiedad de dichas Compañías Ferroviarias con los que dichos servicios se vinieran prestando, salvo de aquellos que sean transferidos a las empresas que hubieran venido colaborando en su prestación de conformidad con lo previsto en la Disposición Transitoria Tercera.

Asimismo, ENATCAR se subrogará en todos los contratos de transporte suscritos por RENFE o FEVE, que hubieran de realizarse a través de los servicios de transporte a los que se refiere el párrafo anterior.

ENATCAR asumirá igualmente la titularidad de las participaciones que tuvieran RENFE o FEVE en otras empresas titulares de concesiones o autorizaciones de servicios de transporte por carretera.

4. Fuera de los supuestos específicos previstos en el punto anterior y de los regulados en el artículo 71 de esta Ley, ENATCAR únicamente podrá acceder a la titularidad de Concesiones o autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios o realización de actividades de transporte, en concurrencia con el resto de empresas y en igualdad de condiciones con éstas.

5. ENATCAR podrá realizar cuantas actividades comerciales o industriales estén dirigidas al adecuado de-

sarrollo de su actividad de empresa de transporte, incluso mediante la participación en otros negocios, sociedades o empresas.

6. En la gestión de aquellos servicios a los que se refiere el punto 3 anterior, en los que las Compañías Ferroviarias citadas en dicho punto vinieran utilizando la colaboración de empresas privadas, cuando las correspondientes concesiones no sean transferidas a las citadas empresas de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria tercera, ENATCAR habrá de respetar los derechos de dichas empresas derivados de los contratos que éstas hubieran suscrito con las referidas Compañías Ferroviarias, mientras dure la vigencia de los mismos.

Si ENATCAR no continuase la prestación del servicio utilizando la colaboración de la misma empresa según lo previsto en el párrafo anterior, en el caso de decidir que la explotación se siga realizando con la colaboración de una empresa privada con la que habrá de formar una sociedad filial de carácter mixto, deberá convocar un concurso de selección, que se realizará bajo el control de la Dirección General de Transportes Terrestres u órgano autonómico correspondiente, y en el que tendrá derecho de tanteo la empresa que anteriormente hubiera venido colaborando adecuadamente en la prestación del servicio.

El referido procedimiento deberá realizarse, sin que quepa, salvo supuestos excepcionales debidamente justificados, optar por la gestión directa sin colaboración de empresa privada, cuando se trate de servicios en los que una empresa privada hubiera venido colaborando ininterrumpidamente en el momento de entrada en vigor de esta Ley durante diez o más años, se trate del primer vencimiento del correspondiente contrato y ENATCAR, no decida directamente que sea la misma empresa la que continúe la colaboración.

7. Los servicios de los que sea titular ENATCAR, que en el momento de entrada en vigor de la presente Ley no se vengan prestando con la colaboración de empresas privadas, deberán en todo caso realizarse por dicha empresa directamente por sí misma.

Segunda

1. Para la matriculación y expedición del correspondiente permiso de circulación, o cambio de titularidad de los vehículos de transporte por carretera regulados en esta Ley, será necesario, en los supuestos que reglamentariamente se establezcan por las autoridades competentes en materia de tráfico y circulación vial, la previa justificación por su propietario de contar con el correspondiente título habilitante que permita dedicar el vehículo a la realización de alguno de los tipos de transporte público o privado, o a la actividad auxiliar de arrendamiento, regulados en esta Ley.

2. Reglamentariamente se establecerán los dispositivos de coordinación de las Administraciones de Transporte y de Tráfico, que faciliten el cumplimiento de lo establecido en el punto anterior.

Tercera

1. Los transportes realizados en teleféricos, u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino terrestre de rodadura fijo, se regirán por las normas a que se refiere el punto 2 del artículo 1.º de esta Ley.

2. No obstante, cuando dichos medios de transporte sean complementarios de estaciones de invierno o esquí, podrá otorgarse por adjudicación directa a los titulares de éstas la correspondiente concesión sobre los mismos.

Se considerarán estaciones de invierno o esquí aquellos centros turísticos especialmente dedicados a la práctica de deportes de nieve o montaña, que reúnan las condiciones que reglamentariamente se determinen.

3. La fijación y percepción de las tarifas correspondientes a la utilización de cada uno de los medios de transporte a los que se refiere esta disposición, podrá hacerse cuando así se autorice por la Administración, de forma global o conjunta, con las referentes a otros servicios distintos que se pongan a disposición de los usuarios.

Cuarta

Como medida de armonización de las condiciones de competencia de los distintos modos de transporte y a fin de conseguir una igualación en las condiciones económicas de las mismas, de conformidad con los principios de la presente Ley, el Gobierno, en el plazo de veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor de la misma, presentará a las Cortes un Proyecto de Ley de creación de una tasa que deberán satisfacer las personas a cuyo favor se hallen expedidos los Títulos habilitantes previstos en esta Ley para la realización de transporte por carretera. Para la determinación de su cuantía se tendrán en cuenta las características de los vehículos que sean utilizados al amparo de los referidos Títulos habilitantes.

Quinta

Previo acuerdo con la Comunidad Foral de Navarra y con la Diputación Foral de Alava se adaptarán las facultades y competencias que en virtud de los Convenios actualmente existentes, ejercen las mismas en relación con los transportes que exceden de su ámbito territorial, al marco de ordenación sustantiva y competencial establecido en la presente Ley.

El régimen de delegación de funciones previsto en esta Ley únicamente será aplicable a la Comunidad Foral de Navarra y a la Diputación Foral de Alava, en la medida en que implique una ampliación de las competencias que las mismas ostentan en virtud de su régimen especial.

Sexta

1. La Ley de presupuestos de cada ejercicio podrá mo-

dificar las tarifas y demás elementos de cuantificación aplicables a las tasas reguladas en la presente Ley.

2. Se autoriza al Gobierno para actualizar la cuantía de las sanciones establecidas en la presente Ley, a fin de adecuarlas a los cambios del valor adquisitivo de la moneda, según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística.

Séptima

Se autoriza al Gobierno para realizar, en relación con los transportes que se desarrollen íntegramente en vías de titularidad privada, las adaptaciones del régimen general previsto en esta Ley que, en razón de la especial naturaleza de los mismos, resulten convenientes para el adecuado desarrollo del sistema de transportes.

En tanto el Gobierno no realice la adaptación prevista en el párrafo anterior, quedará en suspenso la aplicación de la presente Ley a los transportes a que el citado párrafo se refiere.

Octava

Se autoriza al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, las disposiciones necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en esta Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

1. Las personas, entidades o empresas individuales o colectivas legalmente habilitadas para la realización de transporte público por Carretera, o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, deberán, en todo caso, acreditar el cumplimiento del requisito de capacitación profesional antes del día 1 de enero de 1988, no pudiéndose, a partir de dicha fecha, otorgar nuevos Títulos Habilitantes, sin el previo cumplimiento del citado requisito.

No obstante lo anterior, quedarán dispensadas de acreditar el citado requisito de capacitación profesional:

a) Las personas físicas que sean titulares de autorizaciones o concesiones administrativas de transporte público por carretera, otorgadas a su favor con anterioridad al 1 de enero de 1983.

b) Las empresas que sean titulares de autorizaciones o concesiones administrativas de transporte público, otorgadas a su favor con anterioridad al 1 de enero de 1983, en las que la dirección efectiva se realice por persona que viniera ejerciéndola con anterioridad a la indicada fecha del 1 de enero de 1983.

c) Las personas, entidades o empresas titulares de au-

torizaciones correspondientes a actividades auxiliares o complementarias del transporte, otorgadas a su favor con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley.

2. Cuando se trate de empresas o entidades individuales o colectivas titulares de autorizaciones o concesiones administrativas de transporte público, otorgadas a su favor entre el 31 de diciembre de 1982 y el 1 de enero de 1986, el cumplimiento del requisito de capacitación profesional se acreditará mediante la comprobación individual de su experiencia efectiva por parte de la Administración de Transportes.

3. Reglamentariamente se establecerá un régimen específico en relación con los almacenistas distribuidores y con los transitarios que vengan legalmente realizando dicha actividad en el momento de la entrada en vigor de esta Ley, sin ser titulares de autorizaciones específicas otorgadas por la Administración de Transportes.

Segunda

1. Los actuales concesionarios de servicios regulares de transporte de viajeros podrán optar entre:

a) Mantener sus vigentes concesiones, en cuyo caso a medida que se vayan cumpliendo veinticinco años desde la fecha en que fueron otorgadas las mismas, la Administración irá procediendo al rescate de las mismas según la legislación vigente cuando fueron otorgadas sin que dichos concesionarios tengan ningún tipo de preferencias en el procedimiento que en su caso se lleve a cabo para seleccionar un nuevo prestatario.

b) Sustituir sus concesiones por las reguladas en esta Ley de acuerdo con lo previsto en el punto 3 siguiente.

Si en el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, no se produce de forma expresa la referida opción, se presumirá la misma producida en favor del sistema de sustitución citado en el último lugar.

2. Cuando los actuales concesionarios opten por el sistema de mantenimiento de sus vigentes concesiones, siguiendo el régimen previsto en el apartado a) del punto anterior, el rescate de las mismas supondrá, asimismo, la automática revocación de las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares o productos que trajeran su origen de la coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión rescatada.

3. Cuando los concesionarios opten por el sistema de sustitución al que se refiere el punto uno, el mismo se llevará a cabo de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) La Administración podrá realizar las modificaciones de los servicios y de sus condiciones de prestación, precisas para una más racional configuración y explotación de la red de transportes regulares, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente.

b) Las anteriores concesiones serán convalidadas por

concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que resulten de la aplicación del punto anterior, sometidas íntegramente a los preceptos de esta Ley, y con un plazo de duración de veinte años que se comenzarán a computar:

1.º En las concesiones con una antigüedad superior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley: a partir del día correspondiente al año en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio.

2.º En las concesiones con una antigüedad igual o inferior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley: a partir del día correspondiente del año siguiente a aquel en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio.

En las concesiones o unificaciones de las mismas, a las que falten más de veinte años para alcanzar una antigüedad de veinticinco años, desde la fecha en que fueron otorgadas, el plazo de duración de las nuevas concesiones por las que sean canjeadas, será igual al tiempo que les reste para alcanzar los referidos veinticinco años de antigüedad, siendo dicho plazo computado conforme a lo previsto en el subapartado 2.º anterior.

c) Cuando se trate de concesiones en la que la adecuada prestación de los servicios de las mismas no requiera una dedicación exclusiva de los correspondientes vehículos a su realización, reglamentariamente se establecerá un sistema específico de acceso de sus titulares, a las nuevas autorizaciones de carácter común previstas en el artículo 52 que hayan de ser otorgadas.

d) Salvo que se obtenga en su caso de conformidad con lo previsto en el apartado c) anterior la correspondiente autorización común, no será necesario que los vehículos actualmente afectos a las concesiones a las que se refiere esta disposición transitoria o los que vengan a sustituirlos estén amparados por la autorización común regulada en el artículo 52.

e) Cuando de conformidad con lo dispuesto en el apartado a) anterior, el correspondiente servicio, por darse las circunstancias previstas en el artículo 89 haya de ser prestado según el régimen establecido en dicho artículo, la anterior concesión será sustituida por la correspondiente autorización especial prevista en el citado artículo 88 y las autorizaciones VR de los vehículos afectos a la concesión, serán sustituidas por las autorizaciones reguladas en el artículo 52 que correspondan.

4. Los actuales concesionarios de servicios públicos de transporte en trolebuses, de carácter interurbano, podrán optar entre mantener su régimen actual, o sustituir dichas concesiones por otras de transporte en autobús, sometidas íntegramente al régimen de ordenación regulado en esta Ley. El plazo de dichas concesiones será de veinticinco años, que se computarán de forma análoga a la prevista en el subapartado 1.º del apartado b) del punto 3 de esta Disposición Transitoria, y la Administración tendrá idénticas facultades a las expresadas en el apartado a) del citado punto 3.

1. Las actuales concesiones de transporte regular de viajeros por carretera de las que sean titulares RENFE o FEVE, que vengán siendo explotadas con la colaboración de empresas privadas, bien a través de su participación en sociedades filiales de carácter mixto, bien a través del correspondiente contrato específico de colaboración, así como aquellas otras concesiones que se hayan venido explotando efectivamente por empresas privadas según lo previsto en el apartado a) del punto 3 siguiente, serán objeto de transmisión respectivamente a las referidas sociedades de carácter mixto o a las correspondientes empresas, de acuerdo con las condiciones de esta disposición.

Conjuntamente con las concesiones a las que se refiere el párrafo anterior, serán transferidas las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares y de productores, que traigan su origen en la coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión.

2. Previamente a su transmisión, la Administración podrá realizar las modificaciones de los servicios y sus condiciones de prestación, que considere precisas para una más racional configuración y explotación de la red de transportes regulares.

3. La transmisión prevista en el punto 1 anterior, únicamente procederá cuando en la correspondiente empresa privada que hubiese participado en la empresa mixta o prestado el servicio a través del correspondiente contrato de colaboración concurren conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que dicha empresa venga colaborando en la prestación del servicio concesional en el momento de entrada en vigor de esta Ley, o bien, que la misma haya explotado, con posterioridad al 18 de diciembre de 1985, efectivamente el servicio como titular del mismo, siendo privada de dicha titularidad como consecuencia de litigio judicial con la Compañía Ferroviaria, por razón de derecho de tanteo.

b) Que la empresa hubiera sido la adjudicataria definitiva de la concesión si RENFE o FEVE no hubieran ejercitado el derecho de tanteo legalmente previsto, o bien que dicha empresa hubiera sido titular del servicio de la clase B otorgado según los Decretos de 22 de febrero y 21 de junio de 1929, del que la actual concesión traiga origen.

Cuando por no haberse conservado el documento justificativo, no sea posible probar la titularidad del servicio de la clase B) a que se refiere el párrafo anterior, se presumirá la existencia de dicha titularidad, en las empresas que justifiquen debidamente el venir colaborando continuamente en la prestación del servicio desde una fecha anterior al 1.º de abril de 1939, habiendo suscrito con anterioridad a la fecha citada el correspondiente contrato con alguna de las antiguas Compañías Ferroviarias, posteriormente integradas en RENFE o FEVE, que ostentare la titularidad de la concesión.

c) Que la empresa acepte la transmisión de la totalidad de las concesiones en cuya prestación venga colaborando, y en los que la misma resulte procedente según lo

dispuesto en esta disposición, y, asimismo, en el caso de ser titular de alguna concesión de transporte regular de viajeros por carretera, opte en relación con la misma por la modalidad de sustitución, regulada en el apartado 3 de la Disposición Transitoria Segunda.

4. Cuando se trate de concesiones configuradas mediante la unificación de otras anteriores, en las que colaboren conjuntamente dos o más empresas que cumplan separadamente los requisitos del punto anterior, la transmisión se realizará a la sociedad que entre ellas formen, o a la empresa que de común acuerdo designen.

5. La empresa a favor de la cual se realice la correspondiente transmisión, deberá satisfacer anualmente a RENFE o FEVE, durante el plazo de duración de la correspondiente concesión, la cantidad que en cada caso corresponda por aplicación de las siguientes reglas:

a) Cuando la colaboración se haya llevado a cabo, a través de un convenio contractual que determine la percepción por RENFE o FEVE, de un porcentaje o cuantía anual, la media aritmética correspondiente a un año, de la cantidad percibida por dichas Compañías Ferroviarias en los cinco años naturales inmediatamente anteriores al de entrada en vigor de esta Ley, actualizando su cuantía para cada uno de los mismos, en relación a la del último año, en proporción a los aumentos de tarifas autorizados.

b) Cuando la colaboración se haya llevado a cabo encomendando la misma a una sociedad filial de carácter mixto, en la que participe la empresa colaboradora, independientemente de la cantidad que en su caso le corresponda abonar por aplicación de lo previsto en el apartado a) anterior, dicha empresa mixta deberá satisfacer la media aritmética correspondiente a un año de los beneficios correspondientes a la participación de RENFE en la misma, obtenidos en la explotación de la concesión y de los servicios de escolares o productores de que se trate, en los cinco años inmediatamente anteriores a la entrada en vigor de esta Ley, actualizando su cuantía para cada uno de los mismos, en relación a la del último año, en proporción a los aumentos de tarifas autorizados.

c) Cuando se haya privado a la empresa explotadora con posterioridad al día 18 de diciembre de 1985, de la titularidad del servicio como consecuencia de litigio judicial con la Compañía Ferroviaria por razón de derecho de tanteo, la cuantía a satisfacer vendrá determinada por la aplicación respecto a la media aritmética, correspondiente a un año de los ingresos obtenidos por la empresa en la explotación de la concesión en los tres últimos años, actualizando la cuantía correspondiente a cada uno de los mismos en relación a la del último año en proporción a los aumentos de tarifas autorizados, de la media aritmética de los porcentajes que venían obligados a satisfacer a RENFE o FEVE las empresas a que se refiere el apartado a) anterior, incrementado en tres puntos. A efectos de la determinación de la correspondiente media aritmética se excluirán los dos porcentajes más bajos y los dos más altos de los aplicados.

Los menores costes que, en su caso, supongan la aplicación del régimen regulado en este punto para las empresas a las que el mismo se refiere, respecto a la situación en que las mismas se encontraban anteriormente, deberán ser repercutidos en las correspondientes tarifas, en beneficio de los usuarios.

6. Antes de que se produzca en su caso, su transmisión a ENATCAR, según lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera, y en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta Ley, RENFE y FEVE podrán transferir a empresas privadas las concesiones y autorizaciones de servicios regulares de transporte de viajeros permanentes de uso general y especiales, cuya titularidad les corresponda íntegramente, que vengán siendo explotadas con la colaboración de empresas privadas en las que no se dan las circunstancias previstas en el punto 3 de esta Disposición.

La referida transmisión se realizará mediante concurso subasta, cuyas cláusulas deberán ser aprobadas por la Dirección General de Transportes Terrestres que controlará la realización y resultado del mismo. En dicho concurso-subasta tendrá derecho de tanteo la empresa que hubiera venido colaborando adecuadamente en la prestación del servicio en el momento de entrada en vigor de esta Ley.

Cuarta

En las peticiones y proyectos de establecimiento de nuevas líneas de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que se encuentren en tramitación en el momento de entrada en vigor de esta Ley, se continuará la misma, conforme a la normativa de ordenación y coordinación con el ferrocarril vigente cuando fue iniciada, siempre que se hubiera realizado con anterioridad la declaración de necesidad de establecimiento del servicio. La concesión que, en su caso, sea otorgada como conclusión del referido procedimiento de tramitación, se entenderá otorgada conforme a lo previsto en la presente Ley, estando sometida a las prescripciones de la misma.

Las peticiones y proyectos respecto a las cuales no se haya producido con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley la declaración de necesidad de establecimiento del servicio, serán archivadas, pudiendo sus promotores reiterar las mismas con sujeción a lo previsto en esta Ley.

El plazo de las citadas concesiones será de 25 años para las que se hayan tramitado por iniciativa privada, y el que en cada caso se establezca, dentro del límite máximo establecido en esta Ley, para las que se hayan tramitado por iniciativa pública.

Quinta

1. Las actuales autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros o mercancías, salvo aquellas a las que se refieren los siguientes puntos de esta disposición,

así como las de la clase MR, y las otorgadas de conformidad con el artículo 37 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, quedarán convalidadas y tendrán los efectos legales de las autorizaciones de transporte público discrecional regulados en esta Ley, otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 94, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda para que sus titulares puedan continuar realizando los transportes para los que estuvieran anteriormente habilitados.

2. Las autorizaciones de transporte de la clase TD serán canjeadas por las autorizaciones para arrendamiento de vehículos regulados en esta Ley, en el ámbito de que se trate. Dichas autorizaciones serán, en todo caso, habilitantes para el arrendamiento de dichos vehículos con o sin conductor, y por cualquier período de tiempo.

3. Las autorizaciones de transporte de la clase MD otorgadas para remolques o semirremolques serán canjeadas por las autorizaciones de transporte público discrecional reguladas en esta Ley, otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 94, pero, por excepción a lo establecido en el artículo 55, referidas a un remolque o semirremolque concreto, pudiendo utilizar a su amparo vehículos tractores propios, o arrendados con o sin conductor por cualquier período de tiempo, a los titulares de las autorizaciones a que se refiere el punto anterior.

Cuando la misma empresa fuera titular simultáneamente de autorizaciones para remolques o semirremolques y de otras de la clase TD para cabeza tractora, podrá optar por la conversión conjunta, de una autorización de cada clase de las citadas, por una autorización de transporte discrecional, otorgada en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 94, sometida al régimen ordinario previsto en esta Ley.

4. Las autorizaciones específicas para transporte de escolares y productores, regulados por la Orden de 27 de octubre de 1972, serán canjeadas por las autorizaciones para la realización de transporte regular de uso especial, reguladas en esta Ley que en cada caso correspondan para que puedan seguir prestando el servicio anteriormente autorizado en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.

5. Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios discrecionales con reiteración de itinerario de carácter estacional al amparo del artículo 35 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, que no sean de transporte de escolares o productores, serán canjeadas por una autorización provisional habilitante para la realización durante el plazo que en cada caso se establezca, que en todo caso deberá ser inferior a doce meses excepcionalmente prorrogables por otros doce, de los correspondientes servicios en las condiciones reguladas en esta Ley. Transcurrido el citado plazo, los referidos servicios únicamente podrán prestarse previo cumplimiento de los requisitos previstos en la presente Ley.

6. Las autorizaciones de transporte de la clase XR y XDF (ferias y mercados) serán canjeadas por las autorizaciones para servicios temporales regulados en esta Ley que habiliten para seguir realizados el transporte que tu-

vieran anteriormente autorizado, en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.

7. A los titulares de autorizaciones de las clases MR, de las otorgadas de conformidad con el artículo 37 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, y de las obtenidas al amparo del Decreto 576/1966, de 3 de marzo, siempre que cumplan los requisitos exigibles y lo soliciten expresamente les será otorgada una autorización de agencia de transportes de carga fraccionada que les permita realizar dicha actividad de agencia como mínimo, en el ámbito al que estuvieran referidas sus anteriores autorizaciones.

Sexta

Las actuales autorizaciones para transporte privado quedarán convalidadas y tendrán los efectos legales de las autorizaciones de transporte privado complementario previstas en esta Ley, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda.

Las autorizaciones de transporte privado referidas a remolques o semirremolques serán canjeadas por autorizaciones otorgadas para vehículos articulados, debiendo quedar referidas a una cabeza tractora y siendo anuladas cuando no se cumpla este requisito.

Las autorizaciones de transporte privado para cabezas tractoras serán anuladas, pudiendo sus propietarios seguir realizando transportes con dichas cabezas tractoras al amparo de las autorizaciones que hayan obtenido según lo previsto en el párrafo anterior, o de las que en el futuro les sean otorgadas para vehículos articulados.

Séptima

1. Las actuales autorizaciones de agencia de transportes serán convalidadas por las autorizaciones de agencia de transportes, tanto de carga completa, como de carga fraccionada, cuando cumplan los requisitos generales establecidos en relación con las mismas, reguladas en la presente Ley, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.

2. Las actuales autorizaciones de agencias de viajes, serán convalidadas por las autorizaciones de agencias de viajes, reguladas en esta Ley y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.

3. Las actuales autorizaciones de arrendamiento de vehículos serán convalidadas por las autorizaciones de arrendamiento de vehículos reguladas en esta Ley, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.

4. Las actuales concesiones de estaciones serán convalidadas por las autorizaciones de estaciones reguladas en la presente Ley, manteniendo su vigencia hasta la finalización del plazo de 75 años, desde la fecha en que se produjo su originario otorgamiento. Dichas concesiones tendrán los efectos legales y el régimen jurídico establecido en la presente Ley.

Octava

1. Las actuales concesiones y autorizaciones de transporte por ferrocarril de servicio público o privado mantendrán su vigencia, de acuerdo con sus condiciones de otorgamiento, hasta la finalización del correspondiente plazo, quedando sometidas al régimen jurídico establecido en la presente Ley.

2. En tanto se produce la determinación expresa por el Gobierno de los servicios que componen la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario, se considerarán comprendidos en la misma la totalidad de los servicios ferroviarios que en el momento de entrada en vigor de esta Ley explota RENFE.

Novena

La actualización del inventario a que se refiere el artículo 190.3 deberá realizarse en el plazo de dos años a partir de la fecha de la entrada en vigor de la presente Ley.

Décima

La obligatoriedad de contar con la correspondiente autorización para realizar transporte discrecional de viajeros o de mercancías prevista en esta Ley, no será exigible para los transportes de viajeros en vehículos de más de nueve plazas, o de mercancías, cualquiera que sea su capacidad, que se lleven a cabo íntegramente en suelo urbano, hasta el día 1 de enero de 1988, a no ser que los correspondientes Ayuntamientos establezcan una fecha anterior. Reglamentariamente se determinará el sistema de otorgamiento de las necesarias autorizaciones, a las personas que justifiquen que en el momento de entrada en vigor de esta Ley venían realizando legalmente transportes urbanos de los tipos citados.

DISPOSICION DEROGATORIA

Se derogan las Leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de dichos Transportes con los Ferroviarios, ambas de 27 de diciembre de 1947, la Ley 38/1984, de 6 de noviembre, sobre inspección, control y régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera, y el Real Decreto Legislativo 1304/1986, de 28 de junio, sobre determinadas condiciones exigibles para la realización de transporte público por carretera.

Asimismo se derogan: la Ley General de Ferrocarriles, de 23 de noviembre de 1877, la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, de 26 de marzo de 1908, modificada por la Ley de 23 de febrero de 1912, las Bases Cuarta a Dieciocho de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y del Transporte, de 24 de enero de 1941, la Ley de

21 de abril de 1949, sobre Ferrocarriles de Explotación deficitaria, la Ley de Policía de Ferrocarriles, de 23 de noviembre de 1877, Ley de Creación de las Juntas de Detasas, de 18 de julio de 1932, modificada por Ley de 24 de junio de 1938, los Decretos-leyes de 23 de julio de 1964 y 19 de julio de 1962, sobre organización y funcionamiento de RENFE, el Decreto-ley de 29 de diciembre de 1972, sobre reorganización de los Ferrocarriles de Vía Estrecha,

el artículo 56 de la Ley 33/1971, de 2 de julio, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

A la entrada en vigor de los reglamentos generales de ejecución de la presente Ley quedarán derogadas el resto de las normas reguladoras de los transportes mecánicos por carretera y por ferrocarril, excepto los que expresamente se declaren vigentes.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961