satisfecho o deba satisfacer la Compañía Telefónica Nacional de España al Estado, correspondiente a los períodos impositivos de 1986 y 1987.

2. La cantidad que se atribuye a las Entidades Locales en virtud de lo dispuesto en el apartado anterior, se reflejará en la Contabilidad de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, como «Recursos de Corporaciones Locales e Institucionales», y su importe se satisfará a dichas Entidades de conformidad con las reglas establecidas en el artículo 4.º y en las disposiciones adicionales tercera, cuarta y quinta de la presente Ley, a propuesta de la Dirección General de Coordinación con las Haciendas Territoriales.

DISPOSICION TRANSITORIA

1. La Compañía Telefónica Nacional de España podrá, excepcionalmente, regularizar su Balance del ejercicio 1987, para recoger la depreciación monetaria producida en los ejercicios 1985, 1986 y 1987, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.º de la Ley 31 de diciembre de 1945.

Dicha regularización, que se practicará antes de la aprobación de las cuentas anuales del ejercicio 1987, en los que necesariamente deberá reflejarse, será incompatible con cualquier otra que pudiera autorizarse con carácter general y que comprenda el mismo período de tiempo.

2. Para la determinación de los coeficientes de amortización que reglamentariamente se exigen en el Impuesto sobre Sociedades, la Compañía Telefónica Nacional de España tomará como base el valor regularizado de sus activos, aplicando las reglas generales en materia de regularización de Balances.

3. Se concede el plazo de un año para que la Compañía Telefónica Nacional de España adapte su contabilidad al Plan Nacional Contable.

DISPOSICION DEROGATORIA

1. Sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria de esta Ley, queda derogado el artículo 3.º de la Ley 31 de diciembre de 1945, por la que se autoriza al Gobierno para celebrar un nuevo contrato con la Compañía Telefónica Nacional de España.

2. Quedan derogados los números 1.º, 2.º, 3.º y 5.º de la base 7.ª, así como el número 7.º de la base 8.ª, y las letras b), c) y e) de la base 24 del contrato celebrado por el Estado con la Compañía Telefónica Nacional de España, aprobado por Decreto de 31 de octubre de 1946, en lo relativo a las referencias que en los mismos se hacen a la participación del Estado en los ingresos, en dicha Compañía, y a las limitaciones que se establecían respecto a la dotación de reservas, amortizaciones y cuentas de depreciación, que se someten al régimen general del Impuesto sobre Sociedades.

3. En la medida en que se oponga a lo dispuesto en la presente Ley, queda, igualmente, derogado el último párrafo de la base 26 del expresado contrato.

DISPOSICION FINAL

1. Se autoriza al Gobierno de la Nación para aprobar cuantas disposiciones sean necesarias en orden al desarrollo de la presente Ley.

2. La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», y surtirá efectos a partir de 1 de enero de 1988.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, los preceptos contenidos en las disposiciones adicionales primera y octava, surtirán efectos a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ley.

Por tanto,
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palma de Mallorca, a 30 de julio de 1987.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
FELIPE GONZALEZ MARQUEZ

17803 *LEY 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

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

La falta de adecuación de unas normas promulgadas hace casi medio siglo, en 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 misma, muchas veces, un auténtico problema.

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

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

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

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

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

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

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

posición de varias Administraciones diferentes en el ámbito regional.

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

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

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

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

En cuanto al transporte discrecional, la nueva legislación introduce, asimismo, importantes medidas flexibilizadoras, especialmente en el transporte de mercancías, permitiendo como regla general que la misma autorización habilite, tanto para realizar transporte de carga completa, como de carga fraccionada, y con reiteración o no de itinerario. Por lo que se refiere al sistema autorizatorio de dicho transporte discrecional, hay que señalar que, junto con las autorizaciones tradicionales referidas a un vehículo concreto, la nueva Ley posibilita otras en las que los vehículos no estén determinados, previéndose incluso la posibilidad de autorizaciones sin condicionamiento del número de vehículos ni del volumen de carga; como regla general las referidas autorizaciones serán otorgadas sin plazo de duración prefijado. Por otra parte, la atención administrativa se concentra ahora –a diferencia del régimen anterior– en el vehículo tractor y no en el remolque o semirremolque, en cuanto al transporte realizado en conjuntos articulados. Por último, cabe destacar que se posibilita la utilización de la colaboración de otras empresas para atender intensificaciones coyunturales de la demanda con criterios análogos a los citados en el transporte regular.

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

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

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

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

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

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

TITULO PRELIMINAR

CAPITULO PRIMERO

Ambito de aplicación

Artículo 1

1. Se regirán por lo dispuesto en esta Ley:

1.° Los transportes de viajeros y mercancías, 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, de carácter público, y asimismo, de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público.

2.° 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, los centros de información y distribución de 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.° 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.

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

Artículo 2

La presente Ley será de aplicación directa, 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 directo que en cada caso resulte procedente, de conformidad con el ordenamiento constitucional, estatutario y legal.

Las disposiciones contenidas en el Capítulo VII del Título III y en los Capítulos II y V del Título IV se considerarán de aplicación supletoria respecto de las que, conforme a sus Estatutos, puedan dictar las Comunidades Autónomas.

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 Pública competentes.

b) Satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social.
c) Mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al artículo 139.2 de la Constitución.

Artículo 4

1. Los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso.
2. La eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos. Los poderes públicos velarán, al respecto, por la coordinación de actuaciones, unidad de criterios, celeridad y simplificación procedimentales y eficacia en la gestión administrativa.
3. En el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios.

CAPITULO III

Régimen de competencias y coordinación de las mismas

Artículo 5

1. El ejercicio de sus competencias por los distintos órganos administrativos no podrá realizarse de tal manera que impida u obstaculice la efectividad de las encomendadas a los restantes en cuanto éstas fueran conducentes al cumplimiento de los principios establecidos en el artículo 3.
2. La Administración del Estado deberá promover la coordinación de sus competencias con las de las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, estableciendo, en su caso, con las mismas los convenios u otras fórmulas de cooperación que resulten precisas en orden a la efectividad de las mismas y a la adecuada consecución de los principios establecidos en el artículo 3.

Artículo 6

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

Artículo 7

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

a) Formular las directrices y objetivos de la política de transportes terrestres en sus distintos niveles.
b) Planificar o programar el sistema de transportes terrestres en los términos establecidos en la presente Ley.
c) Promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación de los transportes terrestres, en desarrollo o en concordancia con la presente Ley.
d) Gestionar directamente por sí mismos o indirectamente, a través de contrato, los servicios asumidos como propios, de conformidad con lo previsto en esta Ley, por razones de interés público.
e) Expedir las correspondientes autorizaciones o licencias administrativas que habiliten a los particulares para la prestación de servicios y la realización de actividades de transporte de titularidad privada, sujetos a control por razones de ordenación o policía administrativa.
f) Ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los servicios y actividades de transportes terrestres.
g) Adoptar en general las medidas necesarias para asegurar el correcto funcionamiento del sistema de transportes terrestres.

Artículo 8

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

CAPITULO IV

Organos de coordinación interadministrativa

Artículo 9

1. Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, 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, podrán incorporarse a la citada Conferencia representantes de otros Departamentos de la Administración Central, o de las Comunidades Autónomas afectadas.
2. La Conferencia Nacional de Transportes tendrá su sede en la capital del Estado. Su Presidente será el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y se reunirá, al menos, dos veces al año.
3. La convocatoria de la Conferencia se efectuará por su Presidente, ya se trate de reunión ordinaria, o de las extraordinarias que se celebren para el tratamiento de asuntos que no admitan demora. En este último caso, la convocatoria podrá también formularse a instancia de cualquiera de sus miembros.

Artículo 10

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

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

Artículo 11

1. Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, y de asegurar la efectividad del cumplimiento de los fines atribuidos a la Conferencia Nacional de Transportes, existirá, con idéntico carácter de órgano deliberante, la «Comisión de Directores Generales de Transportes», integrada por los titulares de las Direcciones Generales competentes en materia de transporte terrestre de la Administración Central y de las Comunidades Autónomas. La Comisión estará presidida por el Director general de Transportes Terrestres de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.
Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión los titulares de otras Direcciones Generales de las citadas Administraciones.
2. La Comisión de Directores Generales de Transportes actuará como órgano ordinario de coordinación técnica y administrativa en materia de transportes terrestres, entre las distintas Administraciones Públicas, y deliberará sobre cuantos asuntos de la competencia de sus miembros puedan afectar al adecuado funcionamiento del sistema de transportes.
Asimismo, la referida Comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de cuantos asuntos sean de la competencia de la Conferencia Nacional de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia.
La Comisión de Directores Generales podrá crear las Subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.

TITULO PRIMERO

Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre

CAPITULO PRIMERO

Directrices generales

Artículo 12

1. Conforme a lo establecido en el artículo 38 de la Constitución, y de acuerdo con los principios generales recogidos en los artículos 3 y 4 de la presente Ley, el marco de actuación en el que habrán de desarrollarse los servicios y actividades de transporte es el de economía de mercado, con la obligación, a cargo de los poderes públicos, de promover la productividad y el máximo aprovechamiento de los recursos.
2. La actuación pública en el sector se sujetará a lo establecido en esta Ley para cada modo o clase de transporte, correspondiendo a los poderes públicos la misión de procurar la eficaz prestación de

los servicios de titularidad pública, así como las funciones de policía o fomento de los transportes de titularidad privada.

Artículo 13

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

Artículo 14

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

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, a fin de facilitar el desarrollo equilibrado y armónico del sistema de transportes.

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

a) Los servicios o actividades de gestión pública directa.

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

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

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

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

Artículo 16

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

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

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 actividades 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, para asegurar el mantenimiento y continuidad de los servicios o actividades de transporte o para 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 normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio o realización de la actividad, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias.

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

3. La revisión de las tarifas se autorizará por la Administración, de oficio o a petición de los titulares de los servicios o actividades de transporte o, en su caso, de las asociaciones empresariales o de usuarios.

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 titulares de servicios regulares de viajeros 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 habilitante con el carácter de no indemnizable con cargo a aportaciones económicas distintas de las tarifarias.

Artículo 21

1. 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.

2. La Administración podrá, asimismo, establecer la obligatoriedad de que las empresas y agencias de transporte suscriban un seguro que cubra su responsabilidad derivada del cumplimiento del contrato de transporte de mercancías en los términos y con los límites que se determinen por la Administración. Reglamentariamente podrán establecerse fórmulas de coordinación de dicho seguro con el que cubra los riesgos que hubiera de soportar el cargador, incluso a través de la unificación de ambos.

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

Artículo 22

1. 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 el porteador podrá impartir instrucciones para la colocación y estiba de las mercancías.

2. En los servicios de carga fraccionada, entendiéndose por tales aquellos en los que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, etc., 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 derivada del contrato de transporte, 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 mismos.

Artículo 24

1. 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.

2. Asimismo, la Administración podrá aprobar contratos tipo en relación con los transportes de mercancías o de viajeros contratados por vehículo completo y con los arrendamientos de vehículos, 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, la Administración procurará la armonización de las condiciones de competencia de los distintos tipos de transporte terrestre entre sí y entre éstos y los demás modos de transporte, realizando, en su caso, las actuaciones precisas tendentes a su coordinación y complementación recíproca.

Artículo 26

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

Artículo 27

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

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

Artículo 28

1. Se considera transporte combinado o sucesivo 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.

2. 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.

b) Mediante la actuación de una agencia de transporte o transitario que contrate conjunta o individualizadamente con las distintas empresas porteadoras y se subrogue 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

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

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

Artículo 30

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

2. De igual modo, 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.

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

Artículo 31

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

- Informar y colaborar en la redacción de las disposiciones generales y las normas técnicas sobre seguridad y protección que al efecto se dicten relacionadas con la aportación de los transportes a las actividades de protección civil.
- Participar en la formulación de los criterios necesarios para establecer el catálogo de los recursos movilizables que precise la protección civil en el ámbito de los transportes, así como en la elaboración del mismo.
- Participar en la coordinación de las acciones de los órganos competentes en materia de protección civil, relacionadas con la prevención de riesgos, el control de emergencias y la rehabilitación de los servicios públicos afectados por éstas, que incidan en los transportes o en las que sea necesaria la intervención de los mismos.

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

– Colaborar en la elaboración y homologación de los Planes Territoriales y Especiales de intervención en emergencias que pueden afectar a los transportes, así como 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. Los miembros de la inspección del transporte terrestre, en casos de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales.

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

Artículo 33

1. Los funcionarios de la inspección del transporte que ejerzan funciones de dirección tendrán, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública a todos los efectos, y gozarán de plena independencia en el desarrollo de las mismas, en el marco de lo establecido en el artículo 35.2. 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.

Artículo 34

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

Artículo 35

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

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

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

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

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 d sistema de transportes.

2. El Consejo estará integrado por expertos designados, e razón a su competencia, por la Administración del Estado, y pc representantes: de la Administración, de las asociaciones de tran portistas y de actividades auxiliares y complementarias del tran porte por carretera, de las empresas ferroviarias y, en su caso, d otros modos de transporte, de los usuarios, de las Cámaras d Comercio y de los trabajadores en las empresas de transport designados a través de los sindicatos.

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

4. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deber coordinar su actuación con las de los Consejos Territoriales órganos análogos que puedan crear las Comunidades Autónoma

5. Las competencias del Consejo Nacional de Transporte Terrestres serán establecidas reglamentariamente, correspondién dole, en todo caso, informar en el procedimiento de elaboración d los Planes de Transporte, así como proponer a la Administració las medidas que se consideren pertinentes en relación con l coordinación de los transportes por carretera, y de éstos con otro modos de transporte.

CAPITULO VIII

Juntas Arbitrales del Transporte

Artículo 37

1. Como instrumento de protección y defensa de las parte intervinientes en el transporte se crean las Juntas Arbitrales de Transporte. Su competencia, organización, funciones y procedi miento se adecuará a lo que en la presente Ley se dispone y a l que se establezca en las normas de desarrollo de la misma.

Deberán en todo caso formar parte de las Juntas, miembros d la Administración, a los que corresponderá la presidencia, represen tantes de las empresas de transporte y representantes de lo 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 la Juntas Arbitrales del Transporte.

Asimismo, dicho Ministerio asegurará la debida coordinación entre las Juntas Arbitrales del Transporte, facilitando el intercam bio 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 y de las actividades auxiliares y complementarias de transporte por carretera que, de conformidad con lo previsto en e punto siguiente, sean sometidas a su conocimiento.

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

En las controversias 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 referidos 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.

CAPITULO IX

Los usuarios del transporte

Artículo 39

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

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

Artículo 40

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

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

Artículo 41

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

2. El incumplimiento de las condiciones y obligaciones a que se refiere el punto anterior se sancionará conforme a lo previsto en el apartado i) del artículo 142 y en el artículo 173.

TITULO II

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

CAPITULO PRIMERO

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

SECCIÓN PRIMERA. CONDICIONES PREVIAS DE CARÁCTER PERSONAL PARA EL EJERCICIO PROFESIONAL

Artículo 42

1. El transporte público por carretera definido en el artículo 62 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 territoral 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 seis toneladas, pudiendo ser rebajados por el Gobierno estos límites.

d) Las actividades de arrendamiento de vehículos, agencias de viajeros, estaciones de viajeros y de mercancías y centros de información y distribución de cargas.

En tanto el Gobierno no realice una determinación expresa, en relación con los transportes y actividades a que se refieren los anteriores apartados c) y d), 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, la Administración podrá reconocer con carácter definitivo el requisito de capacitación profesional a las personas a las que dicho párrafo se refiere, siempre que las mismas tengan una experiencia práctica de al menos tres años en la gestión efectiva de la empresa.

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

b) Haber sido condenadas, 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 sancionadas de forma reiterada, por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transportes, 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 determinen.

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.

SECCIÓN 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 mismo será necesaria la obtención del correspondiente título administrativo que habilite para los mismos. No obstante, el Gobierno podrá exonerar de dicho requisito a los transportes privados, y públicos discrecionales de mercancías, que por realizarse en vehículos con pequeña capacidad de carga tengan una escasa incidencia en el sistema general de transporte.

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 las actividades o 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. Unicamente podrán permitirse actuaciones de exclusividad, en el mercado de transportes de viajeros, cuando se trate de servicios 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 de transporte de viajeros 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.

Artículo 52

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 otorgados 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, los adquirentes o ambos 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.

SECCIÓN TERCERA. REQUISITOS GENERALES DE EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD

Artículo 53

1. Las personas que obtengan cualquiera de los títulos habilitantes precisos para la realización de servicios de transporte por carretera o actividades auxiliares o complementarias del mismo reguladas en esta Ley, deberán ser inscritas en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares Complementarias del Transporte que a tal efecto existirá en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. La inscripción de dichos títulos constituirá requisito indispensable para el ejercicio de la actividad a que se refiere 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 Registros 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 54

1. La realización del transporte público se llevará a cabo bajo la dirección y responsabilidad de las personas que lo hayan contratado como porteadores. Dicha realización la efectuarán, salvo en los supuestos de colaboración entre transportistas previstos en la Ley, a través de su propia organización empresarial.

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 legales 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 por la Administración se determine.

3. Como vehículos que realizan el transporte y que habrán de estar amparados por los correspondientes títulos habilitantes se considerarán en todo caso los vehículos con capacidad de tracción propia. La utilización de remolques y semirremolques, sin perjuicio de tener en cuenta su capacidad de carga, será libre, no precisando título habilitante específico.

Artículo 55

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

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

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

Artículo 56

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

Sección primera. Colaboración con la Administración

Artículo 57

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

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 53.

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

Artículo 58

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

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

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

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

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

Artículo 59

En el ejercicio de su función de servir de cauce de participación integrada del sector en el ejercicio de las funciones públicas que le afecten, corresponderán al Comité Nacional del 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) Colaborar con la Administración en la forma que se prevea por ésta en relación con la capacitación profesional y con la gestión de la declaración de porte u otros documentos de control de transporte.

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 le 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 le sean legal o reglamentariamente atribuidas.

Sección segunda. Agrupación y cooperación entre empresas

Artículo 60

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 deberán 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 habilitantes para el transporte discrecional que hubieran sido transmitidas por sus socios a la cooperativa, cuando éstas hubieran servido de base para el otorgamiento y realización de servicios regulares de los que sea adjudicataria la propia cooperativa.

Artículo 61

1. Las personas habilitadas para la prestación de servicios 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, en 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 53, debiendo cumplir, asimismo, las condiciones especiales que se determinen por la Administración.

3. La Administración establecerá los requisitos que habrán de reunir las sociedades de comercialización, y en su caso reglas específicas de funcionamiento de las mismas.

Las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización deberán cumplir el requisito de capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte.

TITULO III

De los servicios y actividades del transporte por carretera

CAPITULO PRIMERO

Clasificación

Artículo 62

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

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

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

Artículo 63

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

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

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

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 64

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

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

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

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

Artículo 65

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

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

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

Artículo 66

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

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

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

CAPITULO II

Los transportes públicos regulares de viajeros

Artículo 67

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 un repetición periódica, tales como los de ferias, mercados, vacacic nes, u otros similares.

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

Son transportes públicos regulares de uso general los que va dirigidos a satisfecer una demanda general, siendo utilizables pc cualquier interesado.

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

Artículo 68

1. Para la realización de los distintos tipos de transport regular de viajeros, será necesario que los vehículos, con los que l misma se lleve a cabo, estén amparados además de por la concesió o autorización especial para transporte regular que en cada cas corresponda de conformidad con las disposiciones de las seccione: 1.ª y 2.ª de este Capítulo, por la autorización habilitante para l realización de transporte discrecional de viajeros, regulada en e Capítulo III del presente Título.

2. Excepcionalmente, y de conformidad con lo que reglamen tariamente se establezca, el requisito a que se refiere el punt anterior podrá ser exceptuado en relación con todos o parte de lo vehículos con los que se presten los servicios regulares permanente de uso general, cuando la adecuada prestación del servicio exija l dedicación exclusiva de dichos vehículos a la realización de transporte de la correspondiente concesión.

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

Artículo 69

1. Los transportes públicos regulares permanentes de viajero de uso general, salvo en el supuesto previsto en el artículo 87 tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de l Administración, debiendo ser admitidas a su utilización toda aquellas personas que lo deseen y que cumplan las condicione reglamentarias establecidas.

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

Artículo 70

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

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

Artículo 71

1. La prestación de los servicios públicos de transporte de us 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 la citadas circunstancias corresponderá al Gobierno, de conformida con el procedimiento que se determine.

3. Cuando se den las circunstancias previstas en el pu anterior, la Administración podrá prestar directamente los ser

cios 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. 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 fundadas 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. Cuando el transporte entre las mismas localidades pueda realizarse por diferentes itinerarios, así como cuando haya modificaciones en la red viaria que impliquen una comunicación entre puntos servidos por concesiones ya existentes, reglamentariamente se determinarán las condiciones en que, en su caso, proceda apreciar la coincidencia, pudiendo, asimismo, en caso de no apreciarse ésta, preverse un régimen especial en relación con los nuevos servicios que hayan de establecerse, teniendo en cuenta de forma específica la situación de los titulares de las concesiones ya existentes.

3. 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 no podrá ser inferior a ocho años, ni superior a veinte. 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 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, el plazo máximo de amortización de los mismos, las instalaciones fijas que, en su caso, resulten necesarias, y el resto de circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

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

1. 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 caracter general o en los pliegos de condiciones, criterios de valoración específicos.

2. En el supuesto de que la oferta, que en su caso hubiese presentado el anterior concesionario, mereciera similar valoración que otra u otras de las presentadas, deberá tener preferencia sobre las mismas, siempre que la prestación del servicio, se haya realizado en condiciones adecuadas, en los términos que reglamentariamente se determinen.

3. 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 necesarios 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, o cuando carezcan de entidad propia para una explotación económicamente independiente.

4. Cuando como consecuencia de lo establecido en esta Ley, resulte adjudicataria de la concesión una empresa distinta de la que hasta entonces hubiera explotado el servicio, se observarán respecto a la posible subrogación de la misma en las relaciones con los trabajadores de la anterior, las normas establecidas en la legislación laboral.

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

Artículo 76

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

Dichos vehículos deberán, en todo caso, estar amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el Capítulo III de este Título para la clase y ámbito del transporte de que se trate.

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

Artículo 77

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

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

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

Artículo 78

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

Artículo 79

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

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

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

Artículo 80

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

2. Los servicios lineales cuyo itinerario discurra en más de un 50 por 100 por una zona o área de transporte, se incorporarán automáticamente a ésta una vez transcurrido el plazo de duración de la concesión o autorización especial respectiva, o antes, mediante la adecuada compensación económica, si el interés general así lo aconsejara.

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

Artículo 81

1. Cuando existan razones objetivas de interés 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 tráficos 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 82

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 5 del artículo 143.

c) Muerte del empresario individual o extinción de la empresa gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de las mismas en los términos que reglamentariamente se determinen. No se considerará que se ha producido la extinción de la empresa, cuando cambie simplemente su forma jurídica, pero se mantenga aquélla en sus aspectos económico y laboral.

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.

i) Aquellas que se establezcan expresamente en el contrato.

j) Unificación de varias concesiones de acuerdo con lo previsto en el artículo 81.2.

Artículo 83

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 y del Comité Nacional de Transporte por Carretera, 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 5 del artículo 143 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 84

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, salvo que decida la supresión del servicio o asuma su gestión directa conforme a lo previsto en el artículo 71.2, convocará, en el menor plazo posible, nuevo concurso público para otorgar la concesión, y mientras tanto, podrá gestionar directa o indirectamente, el servicio, utilizando, cuando ello resultare necesario o conveniente, los medios personales y materiales, o cualquiera de ellos, con los que éste hubiere venido prestándose, asumiendo los resultados económicos de la explotación.

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 del 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 85

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

2. El régimen de intervención y sus efectos económicos cesarán si se produce la renuncia del concesionario conforme a lo previsto en el punto 2 del artículo 83, o se declara la caducidad de la concesión, produciéndose en dichos supuestos las consecuencias contempladas en el artículo 84.

Artículo 86

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

Artículo 87

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 Sección, 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 máximo de cinco años, que podrá ser renovado, considerándose automáticamente caducadas cuando transcurra el plazo que reglamentariamente se fije, sin que el servicio sea prestado en las condiciones establecidas.

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 inviabi

dad de explotación del servicio, de acuerdo con las condiciones generales establecidas en relación con las concesiones administrativas reguladas en esta sección.

5. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen específico para el otorgamiento de las autorizaciones especiales a que se refiere este artículo, así como condiciones especiales respecto a la explotación del servicio, siendo aplicable en todo lo no expresamente previsto en el régimen general de las concesiones administrativas.

SECCIÓN SEGUNDA. TRANSPORTES REGULARES TEMPORALES Y DE USO ESPECIAL

Artículo 88

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, esté 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 de 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. Los transportes regulares temporales únicamente podrán prestarse por las personas que obtengan la autorización administrativa especial que habilite para la realización de los mismos. El régimen de otorgamiento de dichas autorizaciones, que deberá ser público y objetivo, se establecerá reglamentariamente, pudiendo, asimismo, arbitrarse procedimientos para que en la realización o comercialización de dichos servicios participen conjuntamente diversas empresas o asociaciones de transportistas.

4. Para la prestación de los servicios a los que se refiere este artículo, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, podrán utilizarse vehículos de otros transportistas que cuenten con la necesaria autorización de transporte discrecional, de conformidad con el régimen que reglamentariamente se establezca.

5. 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 89

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, pudiendo preverse la participación de los usuarios en el procedimiento de otorgamiento de las mismas, para el cual podrá exigirse la previa contratación de aquéllos o sus representantes con el transportista solicitante de la autorización. La Administración podrá, en su caso, establecer reglas sobre dicha contratación. Las referidas autorizaciones especiales establecerán las condiciones específicas de explotación, así como su plazo de duración, que podrá ser renovado.

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 a los que se refiere este artículo podrán realizarse, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, utilizando vehículos de otros transportistas que cuenten con la necesaria autorización de transporte discrecional, de conformidad con el régimen que reglamentariamente se establezca.

CAPITULO III

Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías

SECCIÓN PRIMERA. DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 90

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, salvo lo dispuesto en el punto 1 del artículo 47.

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

3. Las autorizaciones de carácter general habilitarán en todo caso para la realización de transporte discrecional de carácter ordinario 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

4. 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.

5. Podrán establecerse diferentes clases de autorizaciones en razón al tipo de vehículos, número de plazas o capacidad de carga para los que habiliten, o de ámbito territorial al que según lo previsto en el artículo siguiente se refieran.

Artículo 91

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.

4. 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 92

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 estableciendo 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 54 que reúna las condiciones exigidas en la misma.

Artículo 93

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 discrecional de viajeros o mercancías en las 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 vistas a la más adecuada ordenación del sistema de transportes, las variaciones que estime precisas al régimen de autorizaciones establecido 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 artículo 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 94

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, que puedan implicar trastornos importantes para el interés público, la Administración podrá establecer un régimen de servicios mínimos de carácter obligatorio.

Artículo 95

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 períodos 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 y previo informe del Comité Nacional de Transportes, 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 96

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 92.

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 92. 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 92. 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 97

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 y a las que reglamentariamente se determinen.

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

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

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

c) Las obligaciones y responsabilidades administrativas que la 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 del usuario le corresponderán frente a la Administración las obligaciones y responsabilidades que la Ley atribuye a las Agencias.

Sección segunda. Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías

Artículo 98

Las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías habilitarán para:

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

b) Realizar en un mismo vehículo transporte en el que existan uno o varios remitentes, y uno o varios destinatarios, siempre que se observen los requisitos establecidos en su caso por la Administración, en relación con el peso, volumen, homogeneidad u otras características de las cargas, así como con el régimen tarifario aplicable.

Sección tercera. Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros

Artículo 99

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.

CAPITULO IV

Los transportes privados

Artículo 100

Los transportes privados pueden revestir las dos siguientes modalidades:

a) Transportes privados particulares.
b) Transportes privados complementarios.

Artículo 101

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

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

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

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

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

Artículo 102

1. Son transportes privados complementarios los que 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, éstas 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 o 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 103

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 exceptúen.

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 104

1. Para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en el artículo anterior, se exigirá la previa justificación de la necesidad de realizar el transporte que los mismos han de amparar, para el adecuado desarrollo de las actividades de la empresa o establecimiento de que se trate. La Administración denegará la autorización si existe una desproporción manifiesta entre la carga útil o el número de plazas de los vehículos para los que se solicita el transporte y las necesidades acreditadas por el solicitante.

2. 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 92, 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 105

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

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

CAPITULO V

El transporte internacional

Artículo 106

1. Los transportes internacionales definidos en el artículo 65 pueden ser de viajeros y de mercancías. A su vez los transportes internacionales de viajeros se clasifican en regulares, discrecionales y de lanzadera, la conceptuación 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 discrecionales.

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. Los transportes privados complementarios de carácter internacional estarán sometidos en cuanto a su régimen jurídico a las normas contenidas en relación con los mismos en los Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España y a las que específicamente se determinen por vía reglamentaria.

4. 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 107

1. Las empresas de transporte españolas únicamente podrán realizar transporte público internacional de carácter discrecional de viajeros o de mercancías, así como de viajeros en la modalidad de lanzadera, cuando se hallen específicamente autorizadas o genéricamente habilitadas 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 reali-

zarse 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 108

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 considera 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 109

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 de 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 o autorización transporte interno en España, salvo que ello se encuentre previsto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España.

CAPITULO VI

Los transportes turísticos

Artículo 110

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 viaje conjuntamente con otros servicios complementarios tales como los de alojamiento, manutención, 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 111

Los transportes turísticos únicamente podrán contratarse a través de agencias de viaje debidamente autorizadas. Su prestación deberá hacerse con vehículos amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros y regulada en el Título III, 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 120.

Artículo 112

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

2. Cuando los transportes turísticos sean sustancialmente coincidentes con servicios regulares de transporte de viajeros de uso general, el precio de los mismos y de los correspondientes servicios complementarios deberá ser superior, en el porcentaje que reglamentariamente se establezca, al del transporte realizado en la línea regular de que se trate. Esto, no obstante, la Administración podrá exceptuar del cumplimiento de dicho requisito a aquellos transportes turísticos en los que en razón de la homogeneidad de los viajeros, el carácter coyuntural o esporádico del transporte, y otras circunstancias específicas, aparezca suficientemente demostrado que no se realiza una competencia injustificada, que resulte lesiva para los intereses de la correspondiente línea regular coincidente.

CAPITULO VII

Los transportes urbanos

Artículo 113

1. Los municipios serán competentes con carácter general para la gestión y ordenación de los servicios urbanos de transporte de viajeros 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.

Artículo 114

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, siempre que sus competencias o intereses resulten afectados.

Artículo 115

1. El otorgamiento de los títulos habilitantes para la realización de transportes urbanos de viajeros corresponderá a los órganos municipales competentes.

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, 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, cuando resulte debidamente garantizada la rentabilidad del servicio con carácter exclusivamente urbano.

Artículo 116

1. El otorgamiento de autorizaciones para la realización de servicios de transporte de viajeros de carácter interurbano en automóviles de turismo, estará condicionado 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 Areas 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 Areas, 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 117

1. La autoridad local competente establecerá, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los transportes urbanos de viajeros 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.

2. La financiación de los transportes públicos urbanos o metropolitanos de viajeros 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 118

Los preceptos de la presente Ley serán aplicables al transporte urbano, en todo lo que no resulte incompatible con la especial naturaleza del mismo. Reglamentariamente podrán realizarse las adaptaciones del contenido de la misma que resulten necesarias conforme a la referida naturaleza especial del transporte urbano.

Respetando las normas generales aplicables, los Ayuntamientos podrán establecer condiciones específicas en relación con los servicios de transporte urbano de viajeros.

TITULO IV

Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

CAPITULO PRIMERO

Actividades de mediación

Artículo 119

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 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 125.

c) Los centros de información y distribución de cargas, según lo dispuesto en el artículo 124.

d) Los transitarios de conformidad con lo previsto en el artículo 126.

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 102.

f) Las cooperativas y sociedades comercializadoras a que se refiere el artículo 61.

Artículo 120

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 los apartados c) y, en su caso, d) del punto 2 del artículo 122, 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 los transportes, que dichas agencias realicen o procuren realizar en nombre propio, según lo previsto en el punto anterior.

Artículo 121

1. Unicamente podrán realizar la actividad de agencia de transporte de mercancías, 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. Reglamentariamente se determinará el régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones a que se refiere el punto anterior, los requisitos específicos exigibles para dicho otorgamiento, así como las condiciones de ejercicio de la actividad.

3. Serán de aplicación en cuanto al tiempo de validez de las autorizaciones de agencia de transporte de mercancías, su visado y, en su caso, revocación y consiguiente indemnización idénticas reglas a las establecidas en el artículo 95.

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

Son agencias de cargas completas aquellas que realizan su actividad en relación con los transportes en los que desde la recepción de la carga hasta su entrega en destino no se precisen otras intervenciones complementarias tales como las de manipulación, grupaje, clasificación o embalaje, por cuenta de la agencia.

Son agencias de cargas fraccionadas aquellas que refieren su actividad a los transportes en los que resulten precisas actividades complementarias tales como las de recogida, manipulación, almacenaje, grupaje, clasificación, embalaje o distribución de las mercancías. Las mismas empresas podrán ser conjuntamente titulares de autorizaciones de agencias de cargas completas y de cargas fraccionadas.

Artículo 122

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

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 123

1. La autorización habilitante para el ejercicio de la actividad de agencia de viaje será otorgada por el órgano administrativo competente en materia de turismo, de conformidad con su normativa específica. No obstante, para el ejercicio de las funciones en materia de transportes, previstos en el artículo anterior, será necesario el informe favorable a dicho otorgamiento del órgano competente en materia de transportes.

2. 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, de conformidad con lo previsto en la presente Ley.

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 124

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 oferentes y demandantes de transporte, 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 en nombre propio.

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 125

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 126

1. Los transitarios podrán llevar a cabo su función de organizadores de los transportes internacionales y en todo caso de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, realizando en relación con los mismos 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.

Reglamentariamente se determinarán el régimen de otorgamiento de la referida autorización y las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

CAPITULO V

Estaciones de transporte por carretera

Artículo 127

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 128

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 cuando éste fuere competente. Para el otorgamiento de dicha aprobación deberá presentarse por el correspondiente Ayuntamiento, de oficio o a instancia de los particulares, un proyecto elaborado 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 precisos.

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 129

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

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 cuando éste fuere competente podrá construir y explotar la estación siendo de aplicación al respecto las reglas establecidas en los puntos 2 y 3 de este artículo.

Artículo 130

1. La ubicación de las estaciones responderán 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.

2. 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 131

1. El Ayuntamiento 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.

2. 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 dispongan de instalaciones propias debidamente autorizadas con las condiciones mínimas que por la Administración se determinen.

3. 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.

4. Los precios o tarifas que en su caso se perciban por la utilización de las estaciones públicas o de las instalaciones propias de una empresa, deberán estar en relación con los servicios efectivamente prestados por las mismas a los transportistas y a los usuarios.

Artículo 132

1. 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.

2. En las estaciones de mercancías, deberán establecerse o preverse locales para la ubicación de agencias de transporte y, en su caso, del centro de información y distribución de cargas.

3. 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 133

1. Unicamente 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 para los supuestos de colaboración entre 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 sometida al control administrativo regulado en esta Ley.

Artículo 134

1. 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.

2. 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 135

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 92.

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 136

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 133, 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 133, únicamente podrán ser cedidos en arrendamiento a las personas poseedoras de un título que habilite para realizar transporte con los mismos.

Artículo 137

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 períodos 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 133, podrán excepcionalmente autorizarse formas de fijar la duración distintas de las del plazo numéricamente expresado.

TITULO V

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

CAPITULO PRIMERO

Régimen sancionador

Artículo 138

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes y actividades 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 terrestres, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

2. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el 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.

Artículo 139

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

Artículo 140

Se consideran infracciones muy graves:

a) La realización de transportes públicos o actividades auxiliares o complementarias de los mismos, para las cuales la normativa reguladora de los transportes terrestres exija título administrativo habilitante, careciendo de la preceptiva concesión o autorización del transporte o de 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 habilitante para el transporte discrecional de viajeros, regulada en el Título III, faltando esta última, se considera incluida, en todo caso, en la infracción tipificada en este apartado.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, cuando el infractor cumpla los requisitos exigidos para el otorgamiento de la correspondiente autorización administrativa, la cual hubiera podido ser obtenida por el mismo, la carencia de dicha autorización se sancionará conforme a lo previsto en el apartado a) del artículo 142.

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) El exceso en el peso máximo autorizado de los vehículos, superior a los porcentajes comprendidos entre el 15 y el 25 por 100 del mismo que reglamentariamente se determinen en relación con los distintos tipos de vehículos, mercancías transportadas y con las instalaciones de carga utilizadas.

La responsabilidad de dicha infracción, así como de las previstas en el apartado i) del artículo 141, y en el apartado e) del artículo 142, corresponderá tanto al transportista, como al cargador y al intermediario, salvo que alguno de ellos justifique respecto a sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

d) Llevar en un lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte, para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.

e) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan éstos atribuidas.

f) La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, incumpliendo los requisitos exigidos en el punto 1 del artículo 42. No se apreciará dicha falta cuando la misma concurra con la 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 141 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 144 de la presente Ley.

i) El abandono de la concesión o paralización de los servicios sin que haya tenido lugar la finalización del plazo de la concesión sin el consentimiento de la Administración y su puesta en conocimiento.

Artículo 141

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

g) 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.

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

i) El exceso sobre el peso máximo autorizado superior a los porcentajes comprendidos entre el 6 y el 15 por 100 del mismo que reglamentariamente se determine en relación con los distintos tipos de vehículos, mercancías transportadas e instalaciones de carga utilizadas, salvo que dicho exceso deba ser considerado falta muy grave, conforme a lo dispuesto en el apartado c) del artículo anterior.

j) El falseamiento de la Declaración de Porte, la Hoja de ruta u otra documentación obligatoria.

k) El reiterado incumplimiento no justificado de los horarios en los servicios en que estos vengan prefijados con intervención de la Adminstración.

l) Carecer del preceptivo documento en el que deben formularse las reclamaciones de los usuarios, 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.

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

n) 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.

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

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

p) El exceso superior al 20 por 100 en los tiempos máximos de conducción permitidos, salvo que dicho exceso deba ser considerado falta muy grave, de conformidad con lo previsto en el apartado b) del artículo anterior.

q) Cualquier otra infracción no incluida en los apartados precedentes, que las normas reguladoras de los transportes terrestres califiquen como grave, de acuerdo con los principios del régimen sancionador establecido en el presente Capítulo.

r) Las infracciones que, no incluidas en los apartados precedentes, se califiquen como leves, de acuerdo con el artículo 142 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 144 de la presente Ley.

Artículo 142

Se consideran infracciones leves:

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

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

c) 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, o llevarlos en condiciones que dificulten su percepción, 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 140 de la presente Ley.

d) Transportar mayor número de viajeros de los autorizados para el vehículo de que se trate, salvo que dicha infracción deba calificarse como muy grave, conforme a lo dispuesto en el apartado b) del artículo 140 de la presente Ley.

e) El exceso sobre el peso máximo autorizado, superior a los porcentajes comprendidos entre el 2,5 y el 6 por 100, que reglamentariamente se determinen en relación con los distintos tipos de vehículos, mercancías transportadas y con las instalaciones de carga utilizadas, salvo que deba ser considerado falta grave o muy grave, conforme a lo dispuesto en el artículo 141, i), y 140, c).

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

g) 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.

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

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

j) La no comunicación de los datos esenciales que reglamentariamente se determinen y que deban ser inscritos en el Registro regulado en el artículo 53, 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.

k) El exceso en los tiempos máximos de conducción permitidos, salvo que deba ser considerado falta grave o muy grave.

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

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

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

Artículo 143

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

2. La comisión de las infracciones previstas en los apartados a) y b) del artículo 140 podrá implicar 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, vengan 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 140, además de la sanción pecuniaria que corresponda, llevará aneja la anulación de la correspondiente autorización, y, asimismo, cuando ésta estuviera otorgada en la modalidad prevista en el apartado c) del punto 1 del artículo 92, 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 140 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 infracciones en el citado plazo de doce meses, llevarán aneja la retirada temporal o definitiva de la autorización. En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los períodos en que no haya sido posible realizar la actividad, o prestar el servicio por haber sido temporalmente retirada la autorización.

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

4. Cuando sean detectadas en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados a), b) o c) del artículo 140 e i) o p) del artículo 141, podrá ordenarse la inmediata paralización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, pudiendo la Administración adoptar las medidas necesarias, a fin de que los usuarios sufran la menor perturbación posible.

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

Artículo 144

1. Las agravaciones previstas en el apartado h) del artículo 140, en el apartado r) del artículo 141, y en el punto 3 del artículo 143 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 habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulado en el Título III, 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.° Los transportes privados.
2.° Los transportes de viajeros realizados con vehículos con una capacidad superior a nueve plazas, incluido el conductor.
3.° Los transportes de viajeros realizados con vehículos de capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluido el conductor.
4.° Los transportes de mercancías en vehículos con un peso máximo autorizado de seis 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.° 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.° anterior.
6.° 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 aquéllas lo hayan sido al efectuar un mismo servicio o actividad, entendiendo 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 138 de la presente Ley.

2. No procederá la agravación prevista en el apartado h) del artículo 140, en el apartado r) del artículo 141 y en el punto 3 del artículo 143, cuando la persona física o jurídica sancionada por infracción anterior a cualquiera de dichos preceptos como responsable administrativo, según el artículo 138.1, 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 145

1. Las infracciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres 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 iniciado 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 146

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 140 y h) del artículo 141, 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, las 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 así como la autorización administrativa a la transmisión de las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte o de actividades auxiliares o complementarias del mismo.
Asimismo, la realización de dicho pago de sanciones será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

CAPITULO II

Documentos de control

Artículo 147

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, 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 condicionados al sistema de formalización de la Declaración de Porte que reglamentariamente se establezca.
6. En los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España.

Artículo 148

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 149

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 148 de esta Ley, salvo los correspondientes a servicios regulares de viajeros que reglamentariamente se exceptúen. Serán de aplicación en relación con dicha tasa las siguientes reglas:

1. La tasa 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 148 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 Porte 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 se ingresará en el Tesoro en la forma que reglamentariamente se determine.
7. La tasa será objeto de autoliquidación por el sujeto pasiv en la forma que reglamentariamente se determine.

8. El rendimiento íntegro de la tasa quedará afectado con carácter específico a la cobertura de los gastos producidos como consecuencia de la gestión y explotación de la declaración de porte u otros documentos o elementos de control por parte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

TITULO VI

El transporte ferroviario

CAPITULO PRIMERO

Concepto y clases

Artículo 150

1. Es objeto del presente Título la regulación de los transportes por ferrocarril definidos en el artículo 1. 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. Los ferrocarriles de transporte público definidos en el artículo siguiente tienen el carácter de servicio público de titularidad de la Administración debiendo ser admitidos a su utilización todos aquellos viajeros o cargadores que lo deseen y que cumplan las condiciones que se establezcan, rigiéndose por lo establecido en esta Ley en lo que sea aplicable.

3. 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 que realicen dichas actividades.

Artículo 151

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

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

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

CAPITULO II

Los ferrocarriles de transporte público

Sección primera. Disposiciones generales

Artículo 152

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 circunstacias 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 con cargo a fondos de inversiones públicas, la realización de éstas exigirá la aplicación de procedimientos de selección de inversione y de evaluación de la rentabilidad social de dicho establecimiento.

Artículo 153

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

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 86 de esta Ley en relación con las concesiones de servicios regulares de viajeros por carretera.

Artículo 154

1. 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.

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

Sección segunda. La Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario

Artículo 155

1. Las líneas y servicios ferroviarios de transporte público que deban formar parte de la estructura básica del sistema general de transporte ferroviario, así como aquellos cuya adecuada gestión exija una explotación conjunta con 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 la líneas ferroviarias 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 nueva línea, 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 nuevas líneas, 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 156

1. La líneas y 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 encomendando específicamente la misma a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles realizando la correspondiente aportación a sus presupuestos de inversiones.

Sección tercera. Líneas que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada

Artículo 157

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 viables, o socialmente rentables.

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 158, 159, 160 y concordantes.

b) Realizando la construcción conjuntamente con la explotación a través del sistema de gestión indirecta previsto en los artículos 161, 162 y concordantes.

Artículo 158

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 159 y 160.

2. En caso de decidirse la explotación pública directa, ésta se llevará a cabo por la «Red Nacional de Ferrocarriles Españoles» o por otras empresas públicas ferroviarias de titularidad estatal a las que el Gobierno encomiende la misma.

Artículo 159

1. 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.

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

Artículo 160

1. El otorgamiento de la concesión administrativa de explotación, prevista en el artículo anterior, se llevará a cabo mediante concurso.

Servirá de base al referido concurso el pliego de condiciones 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 los artículos 72, 73 y 74 de esta Ley, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

Artículo 161

1. Cuando de conformidad con lo previsto en el apartado b) del punto 3 del artículo 157, 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 152.

Artículo 162

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 160.

2. En el referido concurso, y en la posterior construcción y explotación de la línea, serán de aplicación análogas reglas a las establecidas en los artículos 72, 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 noventa y nueve 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 163

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, siendo de aplicación lo establecido en los artículos 83 y 84, en lo que no se oponga a la especial naturaleza del transporte ferroviario.

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

Artículo 164

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 autorizadas por la Administración.

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

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

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.

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

Artículo 165

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 166

1. Los ferrocarriles de transporte privado deberán cumplir análogas condiciones a las reguladas en el artículo 102 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 167

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, en su caso, 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

Sección primera. Limitaciones generales

Artículo 168

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 en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril, según sean zonas de dominio público, servidumbre o afectación, comenzándose a contar la correspondiente distancia, a partir de los carriles exteriores de la vía.
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 169

1. 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.

2. 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 170

1. Los particulares que pretendan construir o reedificar en la zona de servidumbre o afectación a que se refiere el apartado b) del artículo 168, 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.
3. El incumplimiento de lo previsto en este artículo implicará además de la imposición de la sanción pecuniaria que corresponda, la demolición de lo indebidamente construido.

Sección segunda. Disposiciones específicas sobre concesionarios y usuarios

Artículo 171

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 afecten y las obligaciones que les correspondan.

Artículo 172

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 141.
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.
3. Las sanciones se graduarán atendiendo a la intencionalidad, al daño causado o al riesgo de la seguridad y a los demás factores que reglamentariamente se determinen.
4. Serán de aplicación en relación con la responsabilidad por infracción de las normas reguladoras del transporte ferroviario, las normas establecidas en el artículo 138 de esta Ley.

Artículo 173

1. La Administración establecerá las condiciones generales que habrán de cumplir los usuarios, así como las obligaciones de los mismos en la utilización de los transportes ferroviarios.
2. El incumplimiento de las condiciones y obligaciones a que se refiere el punto anterior podrá ser sancionado con multa de hasta 150.000 pesetas.

Artículo 174

1. La Administración podrá encomendar a las Empresas titulares de líneas de ferrocarriles el ejercicio de las funciones de policía previstas en esta Ley.

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 175

1. La «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles», abreviadamente 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.

2. 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 176

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

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

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 181.

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 181, 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 las funciones a que se refiere el punto 1, 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 177, establecerá, previa consulta con RENFE, las condiciones básicas de prestación de los servicios ferroviarios que haya de explotar RENFE. Esta asumirá su gestión con autonomía de actuación, que será todo lo amplia que permita la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales y la seguridad de los usuarios.

Cuando RENFE pretenda el cierre de alguna línea o servicio, o la modificación de alguna otra condición básica de la explotación, deberá recabar la oportuna autorización de la Administración, que se entenderá otorgada si en el plazo de dos meses 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 177

1. Corresponde al Gobierno, de conformidad con las reglas y principios establecidos en esta Ley, aprobar el Estatuto de RENFE.

2. 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.

3. Las referidas actuaciones gubernativas se plasmarán a través de contratos-programa u otras fórmulas de planificación de objetivos que garanticen la coherencia y continuidad de la gestión de RENFE, contemplen los resultados de la misma y vinculen el apoyo financiero que, en su caso, haya de realizarse a su favor, a la eficacia en dicha gestión.

Artículo 178

La estructura organizativa básica de RENFE, sus órganc superiores de Dirección y las funciones de los mismos, serán objet de regulación en el correspondiente Estatuto, que deberá aprobar e Gobierno.

Artículo 179

1. Serán aplicables a RENFE, con las adaptaciones derivada de su carácter de empresa pública encargada de la gestión direct de un servicio público, y las excepciones previstas en el present Capítulo, las normas establecidas en los artículos 164 y 165.

2. En la atribución a RENFE de la gestión de los servicio ferroviarios de su competencia, se entenderán implícitament otorgadas todas las autorizaciones, permisos o licencias administra tivas precisas o convenientes para las obras de conservación entretenimiento y reposición de sus líneas e instalaciones y demá servicios auxiliares directamente relacionados con la explotació ferroviaria.

Respecto a las nuevas obras de RENFE, se requerirá la oportun licencia de la autoridad competente, cuando las mismas afecten los planes urbanísticos o a las disposiciones sobre establecimiento incómodos, insalubres, nocivos o peligrosos. Se entenderá otorgad la licencia si la Administración no contestare a la solicitud d RENFE en el plazo de un mes.

Podrán, sin embargo, realizarse las obras de forma inmediat cuando por razones fundadas de seguridad u otras causas grave debidamente acreditadas, las mismas resulten inaplazables.

3. Para la instalación o aplicación de redes propias de teleco municación, siempre que estén afectas al tráfico ferroviario y sea para su uso exclusivo, RENFE, ajustándose a los planes y norma técnicas establecidas al efecto, estará facultada para su estableci miento, previa autorización administrativa.

4. La realización por RENFE de las actividades previstas en e punto 4 del artículo 164, no requerirá como regla general la previ autorización de la Administración. No obstante, deberá comunica dichas actividades a la Administración, que las podrá prohibir condicionar cuando puedan perjudicar la adecuada prestación de servicio o resulten contrarias al interés público.

5. Serán, en todo caso, de aplicación a RENFE, las disposicio nes del artículo 170 relativas a las actuaciones de los particulares que afecten a la línea ferroviaria, a sus instalaciones o dependencia o a su zona de servidumbre. No obstante, si RENFE no diera su conformidad a dichas actividades, y realizada por los particulare 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 ferrovia rias de forma total o parcial el régimen especial establecido en est artículo para RENFE.

Artículo 180

1. Se entenderán comprendidas en la gestión encomendada RENFE, no sólo las actividades de prestación o explotación de servicio, sino también las de construcción o equipamiento de línea o instalaciones conforme a lo dispuesto en el artículo 176, y las d mantenimiento, conservación y reparación de las mismas.

2. La construcción o equipamiento de nuevas líneas o instala ciones ferroviarias por parte de RENFE, con cargo a sus presupues tos de inversiones o capital, así como su renovación, mejora o grar 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 a 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, las mismas se realizarán de conformidad con lo previsto en la legislación de obras públicas y de contratos del Estado, pudiéndose encomendar a RENFE la dirección y, en su caso, la construcción.

Artículo 181

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 176, únicamente procederá cuando RENFE llegue a un acuerdo con dichas Entidades y suscriba con las mismas el correspondier convenio, previa autorización del Ministerio de Transport Turismo y Comunicaciones.

Artículo 182

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, y la liquidación y balance del ejercicio anterior.

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 tendentes a asegurar la eficacia de la gestión.

Artículo 183

1. 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.

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

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

Artículo 184

1. Se incorporarán al patrimonio de RENFE todos los bienes muebles e inmuebles adscritos a las líneas ferroviarias de titularidad estatal que la misma haya de explotar, excepto los terrenos de dominio público por los que discurra la línea u otros bienes inmuebles que resulten permanentemente necesarios para la prestación del servicio y respecto a los cuales se realicen expresamente su afectación demanial, los cuales seguirán perteneciendo al Estado, si bien su utilización y administración corresponderá a RENFE. Los bienes demaniales adscritos a las líneas ferroviarias que sean desafectados pasarán a integrarse en el patrimonio de RENFE.

2. RENFE podrá disponer libremente de los bienes que de conformidad con el punto anterior se integren en su patrimonio, y podrá, asimismo, realizar, en relación con los de dominio público, los aprovechamientos que sean complementarios o estén relacionados con la función esencial de transporte ferroviario a la que los mismos se encuentran afectados.

3. No obstante lo anterior, son Patrimonio del Estado, sujeto a las normas por las que aquél se rige, los bienes de las compañías concesionarias 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 las que se refieren las Leyes de 27 de febrero y 13 de marzo de 1943.

4. El Gobierno dictará las normas para la actualización del inventario de los bienes adscritos a los servicios gestionados por RENFE, y la clasificación jurídica, conforme a lo previsto en los apartados anteriores de los bienes que lo constituyan.

Artículo 185

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 186

1. Sin perjuicio del control general de su actuación previsto en el artículo siguiente, la prestación por parte de RENFE de los servicios que le corresponde explotar, en las condiciones legalmente prescritas, se garantizará mediante la inspección por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de tales servicios, que se realizará conforme a lo dispuesto en el Capítulo VI del Título I.

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

Artículo 187

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 decidirlas 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 188

Las disposiciones del presente Capítulo serán de aplicación a las demás empresas públicas explotadoras de ferrocarriles con las adaptaciones que en su caso se establezcan por vía reglamentaria, en atención a su específica naturaleza y a las expeciales circunstancias de los servicios que explotan.

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 propiedad de dichas Compañías ferroviarias con los que dichos servicios se vinieran prestando, salvo aquellos que sean transferidos a las empresas que hubieran venido colaborando en su prestación, de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria tercera.

Asimismo, ENATCAR se subrogará en todos los contratos de transporte suscritos por RENFE o FEVE, que hubieran de realizarse a través de los servicios de transporte a los que se refiere el párrafo anterior.

ENATCAR asumirá igualmente la titularidad de las participaciones que tuvieran RENFE o FEVE en otras empresas titulares de concesiones o autorizaciones de servicios de transporte por carretera, o prestatarias de servicios correspondientes a concesiones y autorizaciones de las que sean titulares RENFE o FEVE, sin que por RENFE o FEVE puedan ser previamente transmitidas las mismas.

4. Fuera de los supuestos específicos previstos en el punto anterior y de los regulados en los puntos 2 y 3 del artículo 71 de esta Ley ENATCAR únicamente podrá acceder a la titularidad de concesiones o autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios o realización de actividades de transporte, en concurrencia con el resto de empresas y en igualdad de condiciones con éstas, salvo el derecho de preferencia por anterior prestación previsto en el artículo 74.

5. ENATCAR podrá realizar cuantas actividades comerciales o industriales estén dirigidas al adecuado desarrollo de su actividad de empresa de transporte, incluso mediante la participación en otros negocios, sociedades o empresas.

6. En la gestión de aquellos servicios a los que se refiere el punto 3 anterior, en los que las Compañías ferroviarias citadas en dicho punto vinieran utilizando la colaboración de empresas privadas, cuando las correspondientes concesiones no sean transferidas a las citadas empresas, de conformidad con lo previsto en la disposición transitoria tercera, ENATCAR habrá de respetar los derechos de dichas empresas derivados de los contratos que éstas hubieran suscrito con las referidas Compañías ferroviarias, mientras dure la vigencia de los mismos.

Si ENATCAR no continuase la prestación del servicio utilizando la colaboración de la misma empresa según lo previsto en el párrafo anterior, en el caso de decidir que la explotación se siga realizando con la colaboración de una empresa privada con la que habrá de formar una sociedad filial de carácter mixto, deberá convocar un concurso de selección, que se realizará bajo el control de la Dirección General de Transportes Terrestres. En dicho concurso se tendrán en cuenta las circunstancias previstas en el artículo 74 de esta Ley y en el mismo tendrá derecho de tanteo la empresa que anteriormente hubiera venido colaborando adecuadamente en la prestación del servicio.

El referido procedimiento deberá realizarse, sin que quepa, salvo supuestos excepcionales debidamente justificados, optar por la gestión directa sin colaboración de empresa privada, cuando se trate de servicios en los que una empresa privada hubiera venido colaborando ininterrumpidamente en el momento de entrada en vigor de esta Ley durante diez o más años, se trate del primer vencimiento del correspondiente contrato posterior a esta Ley y ENATCAR no decida directamente que sea la misma empresa la que continúe la colaboración.

7. Los servicios de los que sea titular ENATCAR, que en el momento de entrada en vigor de la presente Ley no se vengan prestando con la colaboración de empresas privadas, deberán en todo caso realizarse por dicha empresa directamente por sí misma.

Segunda

1. Para la matriculación y expedición del correspondiente permiso de circulación, o cambio de titularidad de los vehículos de transporte por carretera regulados en esta Ley, será necesario, en los supuestos que reglamentariamente se establezcan por las autoridades competentes en materia de tráfico y circulación vial, la previa justificación por su propietario de contar con el correspondiente título habilitante que permita dedicar el vehículo a la realización de alguno de los tipos de transporte público o privado, o a la actividad auxiliar del arrendamiento, regulados en esta Ley.

2. Reglamentariamente se establecerán los dispositivos de coordinación de las Administraciones de transporte y de tráfico, que faciliten el cumplimiento de lo establecido en el punto anterior.

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 la cuantía de dicha tasa se tendrán en cuenta las características de los vehículos que sean utilizados al amparo de los referidos títulos habilitantes.

Quinta

1. La Ley de Presupuestos de cada ejercicio podrá modificar las tarifas y demás elementos de cuantificación aplicables a las tasas reguladas en la presente Ley.

2. Se autoriza al Gobierno para actualizar las cuantías pecuniarias establecidas en la presente Ley, a fin de adecuarlas a los cambios de valor adquisitivo de la moneda, según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística.

Sexta

Los transportes que se realicen íntegramente en recintos cerrados, dedicados a actividades distintas al transporte terrestre, quedarán en principio exceptuados de la aplicación de esta Ley, si bien cuando puedan incidir en el sistema general de transportes, reglamentariamente podrán establecerse de conformidad con las normas de la Ley, preceptos relativos a la ordenación de los mismos.

Séptima

Se autoriza al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, las disposiciones necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en esta Ley.

Octava

Reglamentariamente, y previo acuerdo con las Comunidades Autónomas, de las islas Baleares y de la islas Canarias, se realizará la adaptación del régimen jurídico dimanante de la presente Ley, a las especiales características del transporte realizado en las mismas, fundamentalmente en orden a establecer las limitaciones en el ámbito de los transportes, que resulten necesarias para mantener en dichos archipiélagos el equilibrio entre la oferta y la demanda, y a potenciar la realización de transporte entre dichas Comunidades y la Península, promoviendo la coordinación intermodal.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

1. A las personas físicas que en el momento de entrada en vigor de esta Ley sean titulares de concesiones o autorizaciones administrativas de transporte público por carretera, incluidas a estos efectos la autorizaciones de la clase TD, otorgadas a su favor con anterioridad al día 1 de enero de 1983, les será reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de transportista interior, de viajeros o de mercancías según proceda, expidiéndose a su favor el correspondiente certificado. A las personas físicas que desde antes del 1 de enero de 1983 y hasta el presente año 1987, inclusive, hayan venido realizando legalmente transporte internacional de viajeros, o de mercancías cuyo recorrido exceda de la zona corta definida en los correspondientes convenios con Francia y Portugal, les será expedido el correspondiente certificado para la modalidad de transporte internacional.

2. Igual certificado al que corresponda por aplicación de las reglas previstas en el punto anterior será otorgado a las personas que desde al menos el 1 de enero de 1983, y hasta la fecha de entrada en vigor de esta Ley, vengan realizando funciones de dirección efectiva de empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte.

3. A las personas físicas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público por carretera, otorgadas entre los días 1 de enero de 1983 y la fecha de entrada en vigor de esta Ley, no incluidas en el punto 1 anterior, así como a las personas que entre las citadas fechas hayan iniciado la dirección efectiva de una empresa titular de concesiones o autorizaciones de transporte, les será otorgado idéntico certificado al previsto en el referido punto 1, a medida que se vayan cumpliendo tres años desde el momento de otorgamiento de la correspondiente concesión o autorización, o desde el inicio de la actividad de dirección, pudiendo, hasta tanto continuar en su caso de forma condicional su actividad, las correspondientes empresas.

Por excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior, para los titulares de autorizaciones TD, el plazo a que dicho párrafo se refiere será de cinco años.

4. A las personas físicas que en el momento de entrada en vigor de esta Ley sean titulares de autorizaciones de agencia de transporte de mercancías, vengan ejercitando legalmente la actividad de transitario o de almacenista distribuidor, o realicen funciones de dirección efectiva de empresas dedicadas legalmente a las referidas actividades, les será reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de que en cada caso se trate.

5. A los solos efectos previstos en esta disposición transitoria:

a) No se considerarán incluidas dentro de las autorizaciones de transporte público por carretera a que se hace referencia en los puntos anteriores las autorizaciones correspondientes a vehículos de viajeros con una capacidad inferior a nueve plazas incluida la del conductor, o de mercancías cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas, o cuyo peso máximo autorizado no exceda de 6 toneladas.

b) Se entenderá que realizan la dirección efectiva de una empresa, las personas que tengan, individual o conjuntamente con otras, capacidad jurídica para obligar contractualmente de forma general a la misma.

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 a que se refiere el párrafo b).

2. Cuando los actuales concesionarios opten por el sistema de mantenimiento de sus vigentes concesiones, siguiendo el régimen previsto en el apartado a) del punto anterior, el rescate de las mismas supondrá, asimismo, la automática revocación de las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares o productores que trajeran su origen en la coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión rescatada.

3. El régimen previsto en los puntos anteriores, no será de aplicación cuando se trate de concesiones otorgadas con plazo de duración prefijado, inferior a veinticinco años, en cuyo caso, las mismas mantendrán su vigencia por el plazo establecido, con sometimiento al régimen jurídico previsto en esta Ley.

4. Cuando los concesionarios opten por el sistema de sustitución al que se refiere el punto uno, el mismo se llevará a cabo de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) La Administración podrá realizar las modificaciones de los servicios y de sus condiciones de prestación, precisas para una más racional configuración y explotación de la red de transportes regulares, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente.

b) Las anteriores concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que resulten de la aplicación del punto anterior, sometidas íntegramente a los preceptos de esta Ley, y con un plazo de duración de veinte años que se comenzarán a computar:

1.º En las concesiones con una antigüedad superior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley; a partir del día correspondiente al año en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio

2.º En las concesiones con una antigüedad igual o inferior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley; a partir del día correspondiente del año siguiente a aquel en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio.

En las concesiones o unificaciones de las mismas, a las que falten más de veinte años para alcanzar una antigüedad de veinticinco años, desde la fecha en que fueron otorgadas, el plazo de duración de las nuevas concesiones por las que sean canjeadas, será igual al tiempo que le reste para alcanzar los referidos veinticinco años de antigüedad, siendo dicho plazo computado conforme a lo previsto en el subapartado 2.º anterior.

c) Cuando se trate de concesiones en las que la adecuada prestación de los servicios de las mismas no requiera una dedicación exclusiva de los correspondientes vehículos a su realización, reglamentariamente se establecerá un sistema específico de acceso de sus titulares, a las nuevas autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros reguladas en el Título III que havan de ser otorgadas.

d) Salvo que se obtenga, en su caso, de conformidad con lo previsto en el apartado c) anterior la correspondiente autorización habilitante para el transporte discrecional, no será necesario que los vehículos actualmente afectos a las concesiones a las que se refiere esta disposición transitoria o los que vengan a sustituirlos estén amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el Título III.

e) Cuando de conformidad con lo dispuesto en el apartado a) anterior, el correspondiente servicio, por darse las circunstancias previstas en el artículo 87 haya de ser prestado según el régimen establecido en dicho artículo, la anterior concesión será sustituida por la correspondiente autorización especial prevista en el citado artículo 87 y las autorizaciones VR de los vehículos afectos a la concesión, serán sustituidas por las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros reguladas en el Título III que correspondan.

5. Los actuales concesionarios de servicios públicos de transporte en trolebuses, de carácter interurbano, podrán optar entre mantener su régimen actual, o sustituir dichas concesiones por otras de transporte en autobús, sometidas íntegramente al régimen de ordenación regulado en esta Ley. El plazo de dichas concesiones será de veinticinco años, que se computará desde la entrada en vigor de la presente Ley, y la Administración tendrá idénticas facultades a las expresadas en el apartado a) del anterior punto 4.

Tercera.

1. Las actuales concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, de las que sean titulares RENFE o FEVE, que vengan siendo explotadas con la colaboración de otras empresas, bien a través de su participación en sociedades filiales de carácter mixto, bien a través del correspondiente contrato específico de colaboración, así como aquellas otras concesiones que se hayan venido explotando efectivamente por empresas privadas según lo previsto en el apartado a) del punto 3 siguiente, serán objeto de transmisión respectivamente a las referidas sociedades de carácter mixto o a las correspondientes empresas, de acuerdo con las condiciones de esta disposición.

Conjuntamente con las concesiones a las que se refiere el párrafo anterior, serán transferidas las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares y de productores, que traigan su origen en la coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión.

2. El régimen jurídico aplicable en relación con las conversiones de las concesiones a las que se refiere el punto anterior, y en general de las que fueran titulares RENFE o FEVE, será el previsto en el apartado b) del punto 1 y en el punto 4 de la disposición transitoria segunda.

3. La transmisión prevista en el punto 1 anterior, únicamente procederá cuando en la correspondiente empresa privada que hubiese participado en la empresa mixta o prestado el servicio a través del correspondiente contrato de colaboración concurran conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que dicha empresa venga colaborando en la prestación del servicio concesional en el momento de entrada en vigor de esta Ley, o bien, que la misma explote en dicho momento el servicio como titular del mismo, siendo privada de dicha titularidad como consecuencia del litigio judicial con la Compañía ferroviaria, por razón de derecho de tanteo.

b) Que la empresa o aquella de la que traiga causa hubiera sido la adjudicataria definitiva de la concesión si RENFE o FEVE no hubieran ejercitado el derecho de tanteo legalmente previsto, o bien que dicha empresa hubiera sido titular del servicio de la clase B otorgado según los Decretos de 22 de febrero y 21 de junio de 1929, del que la actual concesión traiga origen.

Cuando por no haberse conservado el documento justificativo no sea posible probar la titularidad del servicio de la clase B a que se refiere el párrafo anterior, se presumirá la existencia de dicha titularidad, en las empresas que justifiquen debidamente el venir colaborando contínuamente en la prestación del servicio desde una fecha anterior al 1 de abril de 1939, habiendo suscrito con anterioridad a la fecha citada el correspondiente contrato con alguna de las antiguas Compañías ferroviarias, posteriormente integradas en RENFE o FEVE, que ostentare la titularidad de la concesión.

c) Que la empresa acepte la transmisión de la totalidad de las concesiones en cuya prestación venga colaborando y en las que la misma resulte procedente según lo dispuesto en esta disposición, y, asimismo, en el caso de ser titular de alguna concesión de transporte regular de viajeros por carretera, opte en relación con la misma por la modalidad de sustitución, regulada en el apartado 3 de la disposición transitoria segunda.

4. Cuando se trate de concesiones configuradas mediante la unificación de otras anteriores, en las que colaboren conjuntamente dos o más empresas que cumplan separadamente los requisitos del punto anterior, la transmisión se realizará a la sociedad que entre ellas formen, o la empresa que de común acuerdo designen.

5. Las empresas adquirentes deberán satisfacer a RENFE o FEVE, el importe de la valoración económica de las concesiones en función de su potencial rentabilidad y teniendo en cuenta las circunstancias de todo tipo concurrentes en las mismas.

La valoración se realizará conjuntamente por las partes de forma directa o bien designando de mutuo acuerdo un auditor que lleve a cabo la misma.

Cuando en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, las partes no hubieran comunicado a la Dirección General de Transportes Terrestres el acuerdo alcanzado en relación con la referida valoración, dicho órgano administrativo designará un auditor para para realizar la misma, a la vista de cuyo informe la Administración determinará con carácter vinculante la valoración correspondiente.

6. Antes de que se produzca, en su caso, su transmisión a ENATCAR, según lo dispuesto en la disposición adicional primera, y en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta Ley, RENFE y FEVE podrán transferir las concesiones y autorizaciones de servicios regulares de transporte de viajeros permanentes de uso general y especiales, cuya titularidad les corresponde y que vengan siendo explotadas con la colaboración de sociedades mixtas o empresas en las que no se den las circunstancias previstas en el punto 3 de esta disposición, a dichas sociedades mixtas o empresas.

La correspondiente valoración se realizará siguiendo idénticas reglas a las establecidas en el punto 5 anterior.

7. Cuando las sociedades mixtas o empresas colaboradoras a que se refiere esta disposición no aceptasen la transmisión de las concesiones, previstas en la misma, RENFE y FEVE podrán realizar dicha transmisión a otras sociedades o empresas.

Cuarta

1. En los procedimientos administrativos de todo tipo, regulados por la normativa de ordenación del transporte terrestre, que se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de esta Ley, se continuará dicha tramitación según el régimen jurídico establecido en la misma y en las normas reglamentarias que de conformidad con la disposición derogatoria han de considerarse vigentes.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, en las peticiones y proyectos de establecimiento de nuevas líneas de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que se encuentren en tramitación en el momento de entrada en vigor de esta Ley, se continuará la misma, conforme a la normativa de ordenación y coordinación con el ferrocarril vigente cuando fue iniciada, siempre que se hubiera realizado con anterioridad la declaración de necesidad de establecimiento del servicio. La concesión que en su caso sea otorgada como conclusión del referido procedimiento de tramitación, se 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 veinticinco años para las que se hayan tramitado por iniciativa privada, y el que en cada caso se establezca, dentro del límite máximo establecido en esta Ley, para las que se hayan tramitado por iniciativa pública.

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 92, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda para que sus titulares puedan continuar realizando los transportes para los que estuvieran anteriormente habilitados.

2. Las autorizaciones de la clase TD serán canjeadas por las autorizaciones para arrendamiento de vehículos regulados en esta Ley, para el ámbito de que en cada caso se trate.

Dichas autorizaciones serán, en todo caso, habilitantes para el arrendamiento de dichos vehículos con o sin conductor.

3. Las autorizaciones de transporte de la clase MD otorgadas para remolques o semirremolques serán canjeadas por las autorizaciones de transporte público discrecional reguladas en esta Ley, otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, pero, por excepción a lo establecido en el artículo 54, referidas a semirremolques concretos, pudiendo realizar el arrastre de los mismos con vehículos provistos de las autorizaciones a que se refiere el punto anterior.

Cuando la misma empresa fuera titular simultáneamente de autorizaciones para semirremolques y de otras de la clase TD para cabezas tractoras, podrá optar por la conversión conjunta, de una autorización de cada clase de las citadas, por una autorización de transporte discrecional, otorgada en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, sometida al régimen ordinario previsto en esta Ley.

Cuando la empresa opte por la referida conversión conjunta realizándola en relación con todas las autorizaciones posibles obtenidas con cargo a contingente, podrá canjear el resto de las autorizaciones MD otorgadas para semirremolques, que en su caso poseyera, por autorizaciones otorgadas en la modalidad prevista en el apartado b) del punto 2 del artículo 92, pero por excepción a lo previsto en el artículo 54 referidas a semirremolques, pudiendo realizar el arrastre de los mismos con vehículos provistos de autorizaciones a los que se refiere el punto 2 de esta disposición.

Cuando las correspondientes autorizaciones de la clase MD estuvieran referidas a semirremolques dedicados para transportes especiales y hubieran sido obtenidas fuera de contingente, las nuevas autorizaciones por las que se canjeen, de conformidad con lo previsto en los tres párrafos anteriores, estarán referidas a semirremolques, o en el supuesto de conversión conjunta, a vehículos únicamente aptos en ambos casos para la realización de transporte especial de que en cada caso se trate.

4. Las autorizaciones específicas para transporte de escolares y productores serán canjeadas por las autorizaciones para la realización de transporte regular de uso especial, reguladas en esta Ley que en cada caso correspondan para que puedan seguir prestando el servicio anteriormente autorizado en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.

5. Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios discrecionales con reiteración de itinerario otorgadas al amparo de 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 XDI (ferias y mercados) serán canjeadas por las autorizaciones reguladas en esta Ley que habiliten para seguir realizando el transporte que tuvieran anteriormente autorizado, en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.

7. A los titulares de autorizaciones de las clases MR, de las otorgadas de conformidad con el artículo 37 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, y de las obtenidas al amparo del Decreto 576/1966, de 3 de marzo, siempre que cumplan los requisitos exigibles y lo soliciten expresamente les será otorgada una autorización de agencia de transporte de carga fraccionada, siéndoles reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de agencia de transporte.

8. Las actuales autorizaciones habilitantes para la realización de transportes regulares internacionales de viajeros mantendrán su vigencia en los términos en que fueron otorgadas quedando sometida su utilización a las disposiciones de la presente Ley y a las normas internacionales que sean aplicables.

9. Las autorizaciones de las clases EC y DC serán canjeadas por autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del artículo 92 y con el ámbito territorial mínimo que resulte suficiente para que sus titulares puedan continuar prestando los servicios que estaban autorizados.

A los titulares de contratos de despachos centrales y estaciones centro les será reconocido el requisito de capacitación profesional para agencia de transporte.

Sexta

1. Las actuales autorizaciones para transporte privado para vehículos rígidos quedarán convalidadas y tendrán los efectos legales de las autorizaciones de transporte privado complementario previstas en este Ley, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda.

2. Las autorizaciones de transporte privado referidas a cabezas tractoras y a semirremolques serán canjeadas a razón de una cada una de las clases citadas, por una autorización de transporte privado sometida al régimen ordinario previsto en la Ley.

Las autorizaciones referidas a semirremolques, que en su caso resten, después de realizado el canje previsto en el párrafo anterior, mantendrán su vigencia, estando referidas a un semirremolque concreto, que podrá ser arrastrado por los titulares de autorizaciones de arrendamiento con origen en autorizaciones TD a que se refiere el punto 2 de la disposición transitoria quinta.

Séptima

1. Las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías otorgadas con anterioridad a la presente Ley serán convalidadas por las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías reguladas en esta Ley, tanto de carga completa como de carga fraccionada, cuando cumplan los requisitos generales establecidos en relación con las mismas, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.

2. Las actuales autorizaciones de agencia de viajes, habilitarán para la realización de las actividades previstas en el artículo 122.

3. Las actuales autorizaciones de arrendamiento de vehículos serán convalidadas por las autorizaciones de arrendamiento de vehículos reguladas en esta Ley, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.

4. Las actuales concesiones de estaciones serán convalidadas por las autorizaciones de estaciones reguladas en la presente Ley, manteniendo su vigencia hasta la finalización del plazo establecido en su respectivo otorgamiento originario. Dichas concesiones tendrán los efectos legales y el régimen jurídico previsto en la presente Ley.

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 184.4 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.

Undécima

La sustitución y canje de autorizaciones a que se refieren las disposiciones anteriores deberá hacerse cumpliendo los plazos y condiciones de tramitación que se establezcan por la Administración.

DISPOSICION DEROGATORIA

1. Se derogan las Leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de dichos Transportes con los Ferroviarios, ambas de 27 de diciembre de 1947; la Ley 38/1984, de 6 de noviembre, sobre inspección, control y régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera, y el Real Decreto Legislativo 1304/1986, de 28 de junio, sobre determinadas condiciones exigibles para la realización de transporte público por carretera.

2. Asimismo se derogan: La Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de marzo de 1908, modificada por la Ley de 23 de febrero de 1912; el Decreto-ley de 5 de mayo de 1926, que aprobó el Plan Preferente de Ferrocarriles de urgente construcción; las bases cuarta a dieciocho de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y del Transporte de 24 de enero de 1941; la Ley de 21 de abril de 1949 sobre Ferrocarriles de Explotación deficitaria; la Ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877; la Ley de Creación de las Juntas de Detasas de 18 de julio de 1932, modificada por Ley de 24 de julio de 1938; los Decretos-leyes de 23 de julio de 1964 y 19 de julio de 1962 sobre organización y funcionamiento de RENFE; el Decreto-ley de 29 de diciembre de 1972 sobre reorganización de los Ferrocarriles de Vía Estrecha; el artículo 56 de la Ley 33/1971, de 2 de julio, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

3. A la entrada en vigor de los reglamentos generales de ejecución de la presente Ley quedarán derogadas el resto de las normas reguladoras de los transportes mecánicos por carretera y por ferrocarril, excepto los que expresamente se declaren vigentes.

DISPOSICION FINAL

La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palma de Mallorca, a 30 de julio de 1987.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno,
FELIPE GONZALEZ MARQUEZ

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

17804 *CANJE de Notas constitutivo de Acuerdo de reciprocidad en materia de radioaficionados entre España y Brasil, realizado en Madrid el 12 de abril de 1984.*

CANJE DE NOTAS REFERENTE AL ACUERDO DE RADIOAFICIONADOS ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

Madrid, 12 de abril de 1984

Señor Ministro:

1. Tengo la honra de referirme a las conversaciones entre representantes del Gobierno de España y del Gobierno de la República Federativa del Brasil, relativas a la posibilidad de concluir un Acuerdo entre los dos Gobiernos concerniente a la autorización recíproca para que los radioaficionados con licencia en uno de los dos países puedan operar sus estaciones en el otro país, de acuerdo con lo previsto en el artículo 32 del Reglamento de Radioaficionados, anejo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, bajo las siguientes condiciones:

I. Cualquier súbdito de una de las dos partes contratantes que sea titular de una licencia de estación de aficionado, fija, móvil o portátil, expedida por las autoridades de su país podrá obtener autorización para operar una estación de radioaficionado, en tales modalidades, en el territorio bajo la jurisdicción de la otra parte.

II. Las solicitudes de autorización se dirigirán a la autoridad administrativa encargada de expedir la licencia en el territorio bajo la jurisdicción de la parte en que vaya a funcionar la estación de aficionado. Dicha solicitud deberá ir acompañada de la fotocopia de la licencia, debidamente autentificada.

III. La autoridad competente puede negarse a extender su autorización, modificar las condiciones de explotación de la estación y cancelar la autorización ya concedida, sin informar, tanto al radioaficionado como a la autoridad del otro país, de los motivos de su decisión.

IV. Todo radioaficionado español que opere en Brasil, así como todo radioaficionado brasileño que opere en España, queda sometido a las Leyes y reglamentación en la materia del país en que practique la radioafición.

2. En el caso de que el Gobierno de la República Federativa del Brasil esté de acuerdo con las disposiciones anteriormente mencionadas, la presente Nota y la de vuestra excelencia de igual tenor y misma fecha, constituyen un Acuerdo entre los dos